RELATORIO

A

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRAZIL

REFERENTE AO

ANO DE 1908

APREZENTADO

AO

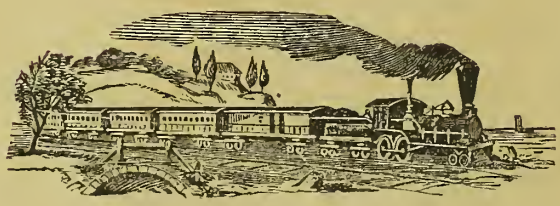
Exm. Sr. Dr. Francisco Sá,

Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas,

PELO

Dr. Aarão Reis

DIRETOR



RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1909

7190

A revizão deste Relatorio foi feita excluzivamente pela Directoria da Estrada de Ferro Central do Brazil.

RELATORIO DE 1908

INDICE

	Pajs.
INTRODUÇÃO	VII á XLIV
I.— ADMINISTRAÇÃO CENTRAL :— Secretaria — Tezouraria — Intendencia	1 á 13
II.— ESTATISTICA:—Dados gerais — Classificação de mercadorias — Percursos —Cadernetas kilometricas — Quadros e tabelas — Acidentes — Pessoal— Receita — Despeza — Viajantes — Mercadorias — Encomendas — Bagajens — Animais — Carros e veiculos — Transportes gratuitos — Acidentes	14 á 56
III.— MOVIMENTO FINANCEIRO : — Custo da Estrada — Receita — Despeza — Reclamações — Balanço — Lucros e perdas — Balanço da receita e despeza — Sinopse	57 á 76
IV.— TRAFEGO :— Movimento — Percurso dos trens, dos carros e dos vagões — Horario — Estações e postos telegraficos — Telegrafo — Iluminação — Despezas	77 á 98
V.— LOCOMOÇÃO :— Dados gerais — Material rodante e de tração — Locomotivas — Carros e vagões — Tração — Percurso das locomotivas — Percurso dos veiculos — Combustivel, lubrificantes e estôpa — Despezas de condução de trens — Officinas e depozitos — Despezas	99 á 156
VI.— VIA PERMANENTE E EDIFICIOS :— Extensão da linha — Seção tecnica — Gabinete de ensaios — Dados tecnicos da linha — Cadastro — Material fixo — Linhas e desvios — Dormentes — Despezas	157 á 166
VII.— PROLONGAMENTO E RAMAIS :— Creditos — Pessoal — Trabalhos executados	167 á 170
VIII.— QUADROS do pessoal	171 á 183

ANEXOS :

A : — Acôrdo de trafego mutuo entre a E. F. Central do Brazil e o Lloyd Brazileiro	3 á 5
B : — Contrato entre as estradas de ferro Central do Brazil, S. Paulo Railway, Paulista e Mogyana, para o serviço de trafego direto	7 á 11

INTRODUÇÃO

E. de F. Central do Brazil

Diretoria, em 10 de Outubro de 1909.

Exm. Sr. Ministro.

Pela segunda vez cumpro o dever, que me é imposto pelo art. 110 do Regulamento vijente, de prestar á V. Ex. contas da minha administração nesta Estrada, cuja Diretoria assumi aos 17 de novembro de 1906 e tenho exercido até esta data sem a minima interrupção; e, desta feita, tenho a satisfação de poder aprezentar á V. Ex., antes de iniciado no Congresso Nacional o estudo do orçamento para 1910, o prezente — RELATORIO GERAL REFERENTE AO ANO DE 1908, abrindo, assim, excepção á velha praxe de tantos anos, durante os quais o relatorio de cada um só conseguia publicação depois de terminado o seguinte e encerrados, portanto, os trabalhos orçamentarios.

Não acentúo esta excepção para alegar serviços; mas, apenas, no intuito de, mais uma vez, justificar a organização da SEÇÃO DE ESTATISTICA que, embóra ainda não definitivamente completada como julgo necessario, pôde já prestar tão assinalado serviço; o que indíca quanto convirá dezenvolvel-a, transferindo-lhe trabalhos estatisticos que, infelizmente, são ainda executados, sem a indispensavel conformidade de coleta e de preparo, em outras seções das 2ª. e 4ª. divizões.

A comparação dos trabalhos que figúram no prezente Relatorio, e, sobretudo, dos respetivos rezultados, com os que constam do anterior (referente á 1907), é suficiente para justificar plenamente a organização, que tentei, de semelhante serviço e a melhoría de dotação orçamentaria que, para completal-a, tomei a iniciativa de solicitar de V. Ex., que me permitirá repetir « não compreendo possa qualquer administração colher re-

zultados uteis e proficuos ajindo por *puro sentimento*, sem o exato conhecimento, dia á dia, do terreno trilhado e da direção seguida», o que só uma *estatistica* bem organizada, bem orientada e bem executada póde fornecer.

Não podendo iludir-me quanto á insignificancia dos serviços que me tem sido possivel prestar á esta Estrada nos trez anos decorridos da mais modesta de suas muitas administrações, qual de mais brilho e de mais acentuada eficiencia, — anima-me, todavia, a convicção de que este, ao menos, foi de alguma valia e será como tal considerado pelos que — infelizmente bem poucos no nosso paiz — procuram estudar as couzas publicas nos dados exatos e pozitivos, que bem diversos são, em geral, das apreciações infundadas postas em curso pelas louvaminhas, ou pelas injustiças, ditadas por interesses quaisquer, nem sempre confessaveis.

O *custo total* da Estrada, que figurava, no balanço de *31 de Dezembro de 1907*, cifrado em 220.450:613$125, figúra, no de *31 de Dezembro de 1908*, que acompanha o prezente relatorio, na cifra de 231.057:149$784, não incluida a importancia do *material em ser nos diversos depozitos*, que, sendo verba do ATIVO e delle constando (pj. 69), não póde ser computada naquelle *custo*. Tendo sido transferido para a *bitóla larga* o custo do ramal de S. Paulo, ficou alterado o *custo médio kilometrico* de cada um desses dous trêchos da Estrada, como indicam os seguintes dados:

	em 1906	em 1907	em 1908
da bitóla larga	127:748$805	131:738$958	145:504$979
» » estreita.	63:125$654	66:806$445	47:844$457;

sendo que, na extensão kilometrica da bitóla larga, foram incluidos os 74^{km},146 de bitóla mixta de *Parahyba* á *Porto Novo* e, na da bitóla estreita, os 41^{km},720 de bitóla mixta de *Laffayete* ao *kilom. 504* do ramal de *Ouro Preto*.

Para o aumento do custo total da Estrada concorreram despezas — na importancia de 10.698:665$059, como consta da discriminação das pjs. 66 e 67 — efetuadas, por conta *de capital*, em virtude de créditos extraordinarios, abertos durante o exercicio financeiro de 1908, e de verbas especiais do proprio orçamento ordinario. Continúo, porém, a envidar esforços para obter que, nos balanços anuais, figúrem verbas melhor classificadas e

especificações mais claras, para o que trabalha, ativa e zelosamente, sob a direção do enjenheiro rezidente Dr. Dantas Barroca, a comissão, que nomeei, incumbida de proceder á rigorozo exame nos diversos depozitos das divizões, modificando, como melhor pareça, as respetivas escriturações.

Os rezultados já obtidos, embóra ainda parciais e sujeitos á retificações determinadas pelos exames de outros depozitos, são de ordem a justificar a iniciativa que tomei, fazendo esperar rezultados definitivos de incontestavel vantajem e real utilidade.

Para retificação dos custos kilometricos, respetivos, da bitóla larga e da estreita, faz-se, tambem, mister novo exame cuidadozo das diversas verbas levadas á conta do custo atual de construção de cada uma dessas duas grandes parcelas da extensão total da Estrada; porquanto, com a tranferencia de trêchos da estreita para a larga e a adoção, em outros, da bitóla mixta, é bem possivel não tenha havido a preciza cautela nas discriminações e no extorno das respetivas verbas.

A *receita total*, que elevára-se, em 1907, á 32.475:557$780, baixou, em 1908, á 30.521:878$109, acuzando, assim, 1.953:679$671 de *diminuição*, devída, principalmente, á redução dos fretes determinada pela adoção, desde 5 de março, das novas tarifas aprovadas pelo Dec. n. 6.747 de 21 de Novembro de 1907. Só nos transportes de *mercadorias* — que, aliáz, elevaram-se de 1.053.935 toneladas em 1907 á 1.063.570 em 1908 — a respetiva parcela da *receita* deceu de 17.352:482$477 á 15.038:574$582, aprezentando, assim, a diferença *para menos* de 2.313:907$895 que — adicionada ás, tambem *para menos*, das parcelas correspondentes aos transportes de *bagajens*, *encomendas* e *animais*, ás *armazenajens* e outras — teria elevado á 2.701:612$772 a *diminuição total*, si não fossem os pequenos *acrecimos* em algumas outras parcelas, entre os quais avultaram apenas os de 257:374$560 na correspondente aos transportes de *viajantes* e de 467:684$850 na correspondente aos transportes efetuados por conta do Ministerio da Viação, do Palacio Prezidencial, da Repartição Geral dos Correios e da Santa Caza de Mizericordia, que são levados á conta de *receita ficticia*, a qual de 333:568$400 em 1907 elevou-se, em 1908, á 801:253$250.

Além da sua *receita propria*, arrecadou mais esta Estrada a quantia de 5.441:357$210 por conta: — das outras estradas que com ella manteem trafego mutuo, do imposto federal de tranzito e dos impostos diversos dos Estados de Minas Gerais, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Para a *receita total* de 1908, os fretes do *café* concorreram na proporção de 7,03 °/₀ apenas, contra 11,21 °/₀ em 1907 e cerca de 15,50 °/₀ em 1906; ao passo que os das demais *mercadorias* concorreram com 45 °/₀ contra 43,50 °/₀ em 1907 e 41,50 °/₀ em 1906; e os de *viajantes* com 36,39 °/₀ contra 32,50 °/₀ em 1907 e 30,50 °/₀ em 1906.

A tonelajem de *bagajens e encomendas* baixou, de 67.350 em 1907, á 64.513 em 1908; mas, a de *mercadorias diversas* elevou-se de 950.803 á 994.467; porque, com as novas tarifas e condições regulamentares e o novo horario á ellas adaptado, muitos artigos, que eram, sem justificação, expedidos como *encomendas*, passaram a sel-o como *mercadorias*, com vantajem para os expedidores e para os consumidores e melhor utilização dos trens e veiculos para a Estrada.

Os efeitos, quanto ao decrecimento da receita, da adoção das novas tarifas reduzidas, que não podiam deixar de aparecer no primeiro ano da respetiva aplicação, tendem a dezaparecer, como é natural, pelo dezenvolvimento do trafego; e o seguinte quadro, embóra relativo apenas ao *1.º semestre do corrente ano*, indica bem essa tendencia, que se tem acentuado nos trez mezes já decorridos do 2.º semestre, demonstrando que foi criterioza e oportuna a iniciativa dessa redução das taxas dos transportes * e, sobretudo, da respetiva remodelação sobre bazes mais de accôrdo com as conveniencias do trafego, tanto de mercadorias, como de viajantes, em que não eram ainda atendidas, nesta Estrada, medidas de ha muito uzadas com vantajem nas principais estradas do estranjeiro:

---

* — O que tem sucedido, na linha auxiliar, depois que, encampada pelo Estado, passou a ser trafegada sob o rejimen tarifario desta Estrada, patenteia bem o quanto convém, ao rápido dezenvolvimento das zonas servidas por via-ferrea, um conjunto harmonico de tarifas e dispozições regulamentares. De 1905 para cá, a renda bruta arrecadada pelas diversas estações dessa linha tem crecido em vantajoza progressão, como indicam as seguintes cifras:

em 1905	251:872$000,
» 1906	274:867$000,
» 1907	314:499$000,
» 1908	316:904$000,
» 1909 (total provavel)	350:000$000;

visto já elevar-se á 262:516$000 a arrecadação até fim de setembro.

DEZIGNAÇÕES (NO 1.º SEMESTRE DE 1909)	DIFERENÇAS NAS TONELAJENS — KILOMETRICAS (EM 1909)		DIFERENÇAS NAS PARCELAS DA RECEITA (EM 1909)	
	Para mais	Para menos	Para mais	Para menos
Animais	1.986.300	. . . . .	38:517$000	
Bagajens	. . . . .	18.160	. . . . .	24:465$000
Encomendas	371.051	. . . . .	51:802$000	
Mercadorias. café	2.201.669	. . . . .	. . . . .	
Mercadorias. minério	. . . . .	7.562.009	. . . . .	
Mercadorias. tecidos nacionais	. . . . .	568.641	. . . . .	
Mercadorias. diversas	8.580.452	. . . . .	. . . . .	28:863$000
Viajantes. de suburbios	300.353	. . . . .	200:381$000	
Viajantes. do interior	. . . . .	575.615	. . . . .	230:032$000
	13.439.825	8.724.425	290:700$000	283:360$000
Carros e veiculos	v.-km. 93.108	. . . . .	11:645$000	
Dormitorios	. . . . .	. . . . .	12:954$000	
Cadernetas kilometricas	. . . . .	. . . . .	203:088$000	
			518:387$000	283:360$000
	+ 4.715.400 t.-km.		+ 235:027$000	
	+ 93.108 v.-km.			

E é muito para notar que, tendo sido apenas de 3.912.110 a diferença *para mais* em tons.-kilometro de *pezo util* transportadas durante o ano de 1908 em relação ás transportadas em 1907, aprezente, só o *1.º semestre* de 1909, em relação ao 1.º de 1908, a diferença, tambem *para mais*, de 4.715.400 tons.-kilometro, além de *mais* 93.108 *veiculos-kilometro*. E como, nos 3 mezes já decorridos do 2.º semestre tem se acentuado muito mais o crecimento gradual da receita, o acrecimo da tonelajem util anual vai ser, definitivamente, bastante consideravel, com sensivel aumento da taxa de utilização dos veiculos e dos trens.

O conhecimento, que já tenho, dos dados estatisticos coletados e apurados em relação á movimentação do corrente ano, me animam a assegurar á V. Ex que coeficientes muito mais favoraveis, sob todos os pontos de vista, terá esta Diretoria a satisfação de aprezentar no respetivo relatorio, graças ao zelo e á dedicação com que todo o pessoal se esforça, nesta Estrada, pelo exato cumprimento de seus deveres, e ás medidas postas modestamente em pratica para melhor eficiencia desses esforços, tanto mais para louvar quanto dezenvolvidos por entre as sérias e apreensivas dificuldades de vida que cada vez mais oprimem, entre nós, por circunstancias várias e multiplas, as classes menos favorecidas, onde mourejam, em sua quazi totalidade, os funcionarios publicos.

E' do meu dever, ainda, solicitar a esclarecida atenção de V. Ex. para o desproporcinado dezenvolvimento que, de ano para ano, vai aprezentando a verba da *receita*, á que ácima aludi, que é escriturada como *receita fictícia* por que corresponde á transportes — de viajantes, bagajens, encomendas, animais, veículos, e mercadorias — efetuados por esta Estrada sem a respetiva retribuição.

Essa verba, que, na receita de 1907, figurou na cifra de 333:568$400, entra como parcela da de 1908 na avultada cifra de 801:253$250, com acrecimo, portanto, de mais de 140 °/₀, assim discriminada:

DEZIGNAÇÕES	1907	1908
Ministerio da Viação	289:909$200	766:571$350
Palacio da Prezidencia	800$700	325$300
Repartição Geral dos Correios	39:555$300	31:217$400
Santa Caza de Mizericordia	3:303$200	3:139$200
	333:568$400	801:253$250
140 °/₀ de acrecimo		

Ha, ainda, outra verba da receita, bastante elevada, para a qual julgo tambem dever solicitar a atenção de V. Ex.; e é a relativa aos transportes efetuados *por conta* dos diversos Ministerios; a qual, tendo sido de 1.695:874$150 em 1907 e de 1.866:686$550 em 1908, já atinjiu, só no 1.° semestre do corrente ano, á 1.222:584$000, aprezentando, em comparação com o 1.° semestre de 1908, as diferenças *para mais* constantes do seguinte quadro:

MINISTERIOS	1.º SEMESTRE DE 1908	1.º SEMESTRE DE 1909	PARA MAIS EM 1909
Exterior	45$000	70$000	25$000
Marinha	4:761$000	5:825$000	1:064$000
Interior	73:794$000	82:976$000	9:182$000
Viação	40:595$000	124:348$000	83:753$000
Fazenda	289:674$000	382:914$000	93:240$000
Guerra	394:343$000	626:451$000	232:108$000
	803:212$000	1.222:584$000	419:372$000

52,2 °/₀ de acrecimo

Si as requizições de tais transportes atendessem apenas ás restritas necessidades do serviço publico, não aprezentariam tão acentuada tendencia para acrecimos sucessivos e tão consideraveis, que deixam suspeitar haja correlata tendencia para abuzo que, si de fato está havendo, cumpre ser abolido; porquanto, si precárias as condições de vida do funcionalismo publico, é, sem contestação, preferivel melhor retribuil-o diretamente do que proporcionar-lhe vantajens indiretas, que não pódem caber á todos, e, afetando a receita *real* de uma empreza de transporte, não pódem deixar de prejudical-a como instrumento propulsor da produção nacional, que é a baze fundamental da riqueza do paiz.

A despeza geral de custeio elevou-se de 31.845:826$636 em 1907 á 32.182:376$504 em 1908, acuzando o pequeno *aumento* de 336:549$565 apenas (sendo 187:065$825 de *pessoal* e 149:483$740 de *material*), para o qual concorreram, como natural, quazi excluzivamente, os serviços do *trafego* e da *locomoção*; aquelles com 314:289$133 e estes com 120:321$246, importancias essas correspondentes á 3 °/₀ e á 1 °/₀ sobre ás respetivas quótas na despeza geral de 1907; sendo que, nos serviços da *linha e edificios* houve redução de 195:366$721 e nos da *Diretoria e Secretaria* (cuja despeza foi, aliáz, de 192:469$223 apenas em 1907), a de 15:058$794, que reprezenta cerca de 8 °/₀.

Os *acrecimos* apontados encontram a mais plena justificativa, e a mais lejitima, não só nos *aumentos* de 930.505 kilometros no *percurso dos veiculos*

(0,62 °/₀) e de 619.743 kilometros no *das locomotivas* (5,68 °/₀), como tambem na abertura ao trafego de novas estações e mais consideravel movimentação de outras que (como *Alfredo Maia, São Diogo, Nórte, Belo Horizonte, Saberá, etc.*) exijiram aumentos do pessoal inferior e braçal; decorrente tudo, como é natural, do dezenvolvimento gradual do trafego indicado pelo *numero de viajantes* que, de 22.362.193 (correspondendo á 439.726.604 *viajantes-kilometro*) em 1907, subio em 1908 á 22.899.093 (correspondendo á 447.405.006 *viajantes-kilometro*), e pela *tonelajem kilometrica das mercadorias* que, de 327.080.256 em 1907, subio á 331.750.139 em 1908.

Os coeficientes da despeza de custeio mantiveram-se, em 1908, tão favoraveis quanto já o tinham sido no ano anterior (de 1907); por quanto foram os que constam do seguinte quadro comparativo:

ANOS	POR TREM KILOMETRO	POR VEÍCULO KILOMETRO
1905	3$760	$217
1906	4$117	$244
1907	3$633	$214
1908	3$803	$215

Por conta *de capital* as despezas efetuadas durante o ano de 1908 elevaram-se á 10.638:666$059, conforme vam discriminadas ás pajs. 66 e 67.

No movimento geral da Estrada em 1908, foi de 87 °/₀ a porcentajen do *trafego proprio* e de 13 °/₀ a do *trafego mutuo*, contra, respetivamente, 85,33 °/₀ e 14,67 °/₀ em 1907; e, da totalidade dos fretes efetivamente arrecadados, coube á esta Estrada 78,82 °/₀ (contra 76,88 °/₀ em 1907) e ás estradas em trafego mutuo, 21,18 °/₀ (contra 23,12 °/₀ em 1907); sendo que, da quóta da Estrada, 64,12 °/₀ provieram do *trafego proprio* (contra 60,67 °/₀ em 1907) e apenas 14,70 °/₀ do *trafego mutuo* (contra 16,21 °/₀ em 1907); porcentajens essas que indicam todas, bem acentuadamente, que o *trafego proprio* vai, de ano para ano, tornando-se mais intenso, graças, naturalmente, ao dezenvolvimento nórmal das zonas percorridas.

Si, atinjido, em *Pirapóra*, o objetivo principal desta importante via de transportes, a atenção e os esforços dos Poderes Publicos fizerem converjir os sacrificios do erario nacional para a gradual transfórmação de suas condições de trafego — que tão carecente está ainda de melhoramentos que elevem convenientemente o nivel de sua ação como empreza industrial, que

não póde deixar de ser, — mais rápida se tornará a natural expansão das ferteis, uberrimas e ricas rejiões que atravesssa; e, com a gradual intensidade do trafego, mais eficazmente irá ella ajindo como instrumento propulsor da riqueza do paiz, que cada vez melhor fomentará pelas multiplas facilidades — de segurança, de rapidez, de capacidade e de confôrto — que poderá oferecer pela circulação metodizada, em linhas bem consolidadas e adaptadas á tração de trens bem utilizados, de veiculos devidamente apropriados aos variados transportes a efetuar de produção admiravelmente especializada.

Para a *receita geral de 1908* concorreram os transportes de:

mercadorias com	52,39 %,
viajantes »	36,00 %,
encomendas »	6,00 %,
animais »	4,09 %,
bagajens »	1,52 %,
	100,00 %.

E o seguinte quadro consigna as porcentajens com que os principais generos contribuiram para a quóta dessa receita proveniente dos transportes de *mercadorias* (52,39 %), para a respetiva *tonelajen-kilometrica* util (271.939.009 = 68,02 % da total), e, ainda, para esta, que foi de 399.772.854 tons.-kilom. de pezo util:

MERCADORIAS	% COM QUE CONCORRERAM PARA A QUÓTA DA RECEITA PROVENIENTE DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS	% COM QUE CONCORRERAM PARA A TONELAJEN KILOMETRICA DAS MERCADORIAS	% COM QUE CONCORRERAM PARA A TONELAJEN KILOMETRICA UTIL TOTAL
Assucar	1,64	3,09	2,10
Café	7,03	5,96	4,06
Cereais	2,31	7,13	4,90
Generos alimenticios	6,16	12,34	8,40
Matérias inflamaveis	2,26	1,23	0,84
Minério	4,80	39,62	26,96
Sal	2,25	5,30	3,61
Tecidos nacionais	2,98	1,77	1,13
Demais mercadorias	22,96	23,56	16,02
	52,39	100,00	68,02

Si o *percurso médio* de um *viajante do interior* foi o mesmo (55km,8) em 1908 que em 1907, e o de um *animal* deceu de 256km,9 á 236km., e o de uma *tonelada de bagajens e encomendas*, de 137km,4 á 134km,8, — o de uma *tonelada de mercadorias* elevou-se de 207km,9 á 242km,2; mas, nem porisso, são ainda animadores, sob o ponto de vista da utilização financeira da Estrada, os rezultados do seu trafego, revelados pelos seguintes dados:

		1907	1908
Produto médio de um viajante-kilometro	no trafego dos suburbios	$013	$013
	n. » do interior.	$046	$048
Produto médio de uma ton.-kilometro de mercadorias. . . .		$059	$053

Quanto á *utilização* do material rodante e de tração, foram, felizmente, menos desfavoraveis os dados obtidos, e são:

		1907	1908
no trafego dos suburbios	n. médio de logares *oferecidos* em cada carro.	38,63	33,32
	n. » » » *ocupados* » » » .	15,61	21,64
	n. » » » *oferecidos* por trem . .	674	447,7
	n. » » » *ocupados* » » » .	272,4	290,8
	taxas de utilização	40,42 %	64,94 %
no trafego do interior	n. médio de logares *oferecidos* em cada carro.	22,47	32,06
	n. » » » *ocupados* » » » .	6,21	5,10
	n. » » » *oferecidos* por trem . .	119,4	202,9
	n. » » » *acupados* » » » .	33,0	32,3
	taxas de utilização	27,66 %	15,91 %
no trafego de mercadorias	n. total de ton.-kilometro de pezo bruto . .	1.266.032.258	1.277.205.613
	n. » » » » » » util. . .	395.860.754	399.772 613
	taxas de utilização	31,27 %	31,31 %
	taxas de utilização dos vagões	28,72 %	30,17 %

Como elemento elucidativo da movimentação desta Estrada, fiz organizar, ainda, o seguinte quadro comparativo de alguns dos principais elementos do trafego das mais importantes vias ferreas da Republica:

ESPECIFICAÇÕES	ESTRADA DE FERRO PAULISTA			ESTRADA DE FERRO MOGYANA		
	1907	1908	Diferenças	1907	1908	Diferença
Extensões kilometricas	1.057,971	1.057,971	—	1.351,000	1.365.000	+ 14,000
Tons.— kilom. de pezo util total	137.997.939	141.707.730	+ 3.709.791	118 379.869	119.816.921	+ 1.437.055
Receitas	4.891:704$000	22.664:422$000	— 2.197:342$000	19.558:817$000	18.446:677$000	— 1.112:140$000
Despezas	10.327:341$000	10.416:680$000	+ 89:639$000	10.062:169$000	9.995:791$000	— 96:375$000
Receita por ton.— kilom. de pezo util	$189,16	$159.94	— $20,22	$165,22	$153,66	— $11,26
Despeza » » » » » »	$74.83	$73.51	— $1,32	$85,60	$83.17	— $1,83
Numeros totais de funcionarios	3.922	3.891	— 61	3.842	3.875	+ 33
Tons.— kilom. por funcionario	35.185	36.792	+ 1.517	30.814	30.923	+ 107
Numeros totais de locomotivas	133	134	+ 1	120	122	+ 2
Percursos das locomotivas	3.844 893	3.970.314	+ 125.421	4.519.105	4.636.138	+ 117.033
Numeros totais de veiculos	2.629	2.681	+ 61	2.040	2.071	+ 31
Percursos dos veiculos	55.534.919	57.704.893	+ 2.169.974	33.092.916	33.943.874	+ 850.958

ESPECIFICAÇÕES	ESTRADA DE FERRO SOROCABANA			ESTRADA DE FERRO CENTRAL		
	1907	1908	Diferença	1907	1908	Diferenças
Extensões kilometricas	1.040.222	1.144,243	+ 104,021	1.693,772	1 703.656	+ 9,884
Tons.— kilom. de pezo util total	81.101.665	81.322.383	+ 139.417	395.890.754	399.772.854	+ 3.912.100
Receitas	12.696:599$000	12.319:958$000	— 376:641$000	32.454:099$000	30.478:501$000	— 1.976:135$000
Despezas	7.629:310$000	6 930:095$000	— 699:215$000	31.845:820$000	32 182:377$000	+ 336.551$000
Receita por ton.— kilom. de pezo util	$156.37	$151.59	— $4,87	$81.19	$76 24	— $4.89
Despeza » » » » » »	$93,96	$85.22	— $8,73	$90.45	$80.50	— $9,95
Numeros totais de funcionarios	2.923	3.029	+ 109	12.057	12 470	+ 413
Tons.— kilometro por funcionario	27.777	26.848	— 929	32.832	32.057	— 775
Numeros totais de locomotivas	83	83	—	287	302	+ 15
Percursos das locomotivas	3.177.722	3.360.314	+ 182.592	10.999.629	11.529.372	+ 619.743
Numeros totais de veiculos	1.294	1.296	+ 2	3.398	3.375	— 23
Percursos dos veiculos	17.191.548	17.223.781	+ 32.233	148.735.391	149.695.888	+ 939.597

Continúa o aumento progressivo do numero dos viajantes nos trens suburbanos desta Capital, como indicam os seguintes algarismos :

1903	13.423.779
1904	15.388.061
1905	16.970.034
1906	17.858.385
1907	18.766.689
1908	20.128.387

No *movimento de viajantes* houve, em 1908, em relação ao ano anterior, as seguintes alterações :

	1907	1908
Numeros totais de viajantes	22.362.193	22.899.093
Viajantes-kilometro	439.726.604	447.405.006
Receitas correspondentes arrecadadas	10.208:694$000,	10.469:112$000 ;

sendo que, para as totalidades de viajantes enumeradas, contribuiram as dos suburbios desta Capital com :

18.766.689	em	1907
20.128.387	»	1908

O *percurso dos trens*, que de 1906 para 1907, elevára-se de 18 °/₀, baixou, de 1907 para 1908, de 3,57 °/₀, porque, no novo horario iniciado aos 5 de março de 1908, fiz suprimir alguns trens de mercadorias que circulavam diariamente, tornando-os *facultativos*, que só são organizados e circúlam quando necessarios ; de modo que o *percurso dos veiculos*, que aprezentára em 1907 acrecimo de 19 °/₀ sobre 1906, teve, de 1907 para 1908, o insignificante acrecimo de 0,62 °/₀ apenas.

Apezar disso, o numero de logares-kilometro *oferecidos* aos viajantes elevou-se de 16 °/₀; isto é, de 1.334.127.010 (em 07) á 1.547.762.575 (em 08).

Quanto ao *percurso das locomotivas*, que, de 1906 para 1907, elevára-se de 10,65 °/₀, elevou-se, de 1907 pará 1908, apenas de 5,68 °/₀, subindo de 10.909.629 á 11.529.372.

No seguinte quadro fiz reunir os dados comparativos dos 3 ultimos anos em relação á movimentação da Estrada :

DEZIGNAÇÕES	1906	1907	% DE ACRECIMO, OU DIMINUIÇÃO, SOBRE 1906	1908	% DE ACRECIMO, OU DIMINUIÇÃO, SOBRE 1907
Toneladas-kilom. de pezo util total.	356.839.317	395.868.754	+ 10,91	399.772.854	+ 0,98
Toneladas-kilom. de pezo bruto total.	1.085.835.268	1.266.932.258	+ 16,59	1.277.205.613	+ 0,88
Numeros totais de viajantes. .	21.077.933	22.362.193	+ 6,09	22.899.093	+ 2,40
Viajantes-kilometro, totais. .	407.759.095	439.726.604	+ 7,84	447.450.006	+ 1,74
Numeros de trens que circularam	118.069	136.158	+ 15,32	141.435	+ 3,87
Percursos dos trens	7.425.573	8.764.745	+ 18,00	8.462.642	— 3,42
» » veiculos . . .	124.801.276	148.735.361	+ 19,00	149.665.866	+ 0,62
Numeros totais de logares-kil. oferecidos aos viajantes . .	1.035.298.907	1.334.127.010	+ 28,86	1.547.762.575	+ 16,00

E, por elles, verifica-se que o trafego operou-se, em 1908, em condições mais favoraveis quanto á utilização dos trens, veiculos e locomotivas.

O movimento geral das estações mais proximas ao ponto inicial da Estrada, que é esta Capital, para as mais afastadas — que é considerado, para os trabalhos estatisticos, *acencional*, ou *de importação* — continúa bem sensivelmente inferior ao *decencional*, ou *de exportação*, como indicam as porcentajens consignadas no seguinte quadro, que, ao mesmo tempo, indica tambem o quanto são, em geral, *inferiores* as taxas *de exportação* (45,54 °/₀) ás *de importação* (54,46 °/₀) e, ainda, que essa *inferioridade* acentuou-se em 1908 (de 5,32 °/₀ á 8,92 °/₀ de diferença) com a aplicação das novas tarifas, que, no intuito de beneficiar a produção nacional, oferecem taxas bastante reduzidas aos transportes naquelle sentido:

ESPECIFICAÇÕES	1907						1908					
	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO		
	Trafego proprio	Trafego mutuo	Totais	Trafego-proprio	Trafego mutuo	Totais	Trafego proprio	Trafego mutuo	Totais	Trafego proprio	Trafego mutuo	Totais
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Toneladas . .	33,17	6,42	39,59	52,16	8,25	60,41	34,27	5,85	40,12	52,76	7,12	59,88
Ton.-kilom. .	27,80	7,00	34,80	57,35	7,85	65,20	28,62	6,44	35,06	58,13	6,81	64,94
Fretes da Central . . .	43,03	9,63	52,66	35,89	11,45	47,34	44,86	9,60	54,46	36,50	9,04	45,54

Quanto ao *serviço dos suburbios*, peço venia á V. Ex. para, insistindo ainda uma vez pela eletrificação dos respetivos trens, como unica solução para a crize atual, transcrever aqui, repetindo, o que dice no meu anterior relatorio :

> O serviço como está sendo feito — por meio de pezados trens á vapor, que, si teem em *D. Clara* linha circular para facilitar as manóbras, não a pódem ter, na estação *Central*, e nem ao menos numero suficiente de platafórmas que permitam reduzir o tempo entre as partidas dos trens nas horas de maior movimentação — não comporta mais o natural dezenvolvimento da circulação. Pretender assentar, na estação *Central*, linha circular, como a de *D. Clara*, para proseguir-se na tração á vapor, importaria alargar desmezuradamente a área dessa estação, mediante avultadas dezapropriações, de modo a permitir á inscrição de curva de 125 metros, no minimo, de raio, sem reduzir, proporcionalmente, as despezas da movimentação desses trens. A solução, portanto, que se impõe, é a eletrificação dos trens suburbanos, com linha circular, que poderá inscrever-se em pequena curva de 43 metros apenas de raio.
>
> Convencido de que outra solução não ha que mais convenha á esse problema, por certo o mais sério e grave da viação urbana desta Capital que, dia á dia, mais rápida e admiravelmente

crece e prospéra,— fiz organizar, sob minhas vistas diretas, por joven colega dos mais bem preparados e criteriozos da moderna jeração, o projeto que tive a honra de submeter á apreciação de V. Ex. em meu oficio n. 1.735, de 9 de outubro de 1907.

Esse projeto compreende a radical transfórmação da atual estação *Central* em uma verdadeira estação *Terminus*, construida de harmonia com a atual importancia desta grande e bela Capital. Não foi, porém, o dezejo de realizar essa util transfórmação que determinou sua incluzão no referido projeto, e sim a necessidade de melhor atender á este que forçou essa solução. Desde que é mistér separar o serviço dos suburbios, eletrificado, do do interior, que continuará ainda por muito tempo á vapor, e tornar circular, em curva de 43 metros de raio, a linha daquelle, a atual estação tem forçozamente de ser transfórmada. A' principio pensei em ganhar área para o lado da rua *Senador Pompêo*, deixando a esquina da *Praça da Republica* com a rua *General Pedra* para a linha circular dos suburbios; posteriormente, porém, modifiquei essa locação, procurando ganhar área para o lado da rua *Senador Euzebio* que, fatalmente, terá de constituir, muito breve, com a rua *Visconde de Itaúna*, o prolongamento natural da *Avenida do Mangue*, desde o cáis novo do porto até áquella mencionada *Praça*.

Neste relatorio * inclúo dezenho da fachada e da locazição dessa projetada transfórmação que, si a sorte negou-me realizar, será, dentro de bem poucos anos, a tarefa glorioza de um dos meus sucessores neste posto, modificada, como é natural, pelas circunstancias ocazionais e pela maior lucidez do espirito que a tiver de empreender. O pezar que me fica — de não ter dado solução, na minha administração, ao unico problema que me determinou a aceital-a tão á contra-gosto — ha de ser compensado pela conciencia de ter procurado cumprir o meu dever — duplo dever — como m'o permitia a insuficiente capacidade; e, si não tenho, pela ventura, correspondido á benevolencia amiga, hei feito o que podia em posto que nunca ambicionei e tive sempre por superior ás minhas forças.

---

* — O de 1907.

Apezar da clareza com que procurei, assim, expôr o problêma e indicar a solução que me parece *inadiavel*, tenho visto, com surpreza, alegar-se que ha contradição, de minha parte, em considerar insuperavel sem a eletrificação a *crize de transportes nos trens suburbanos* quando, desse mesmo meu relatorio de 1907, consta ter sido de *40,42* °/₀ apenas a taxa de utilização delles.

Tendo sido, em 1907, de *674* e *272,4*, respetivamente, os *numeros médios* de logares *oferecidos* e *ocupados* nos trens suburbanos, foi realmente de *40,42* °/₀ apenas a taxa *de utilização* desses trens naquelle ano; do mesmo modo que, tendo sido, em 1908, de *447,7* e *290,8* os numeros correspondentes, foi, nesse ano, de *64,94* °/₀ essa taxa.

Só, porém, á espiritos pouco afeitos aos estudos estatisticos poderá a simples inspeção de tais porcentajens dar a falsa idéa de não haver falta de logares, e, portanto, crize de transportes a rezolver.

Basta atender á que é muitissima irregular a intensidade do transporte de viajantes nos trens suburbanos, havendo extraordinario — ou melhor, excepcional — afluxo em certas horas (decencional nas primeiras do dia, das 5 ás 11 da manhã, e acencional nas da tarde, das 3 ás 8), que determina a subida dos carros vazios pela manhã e a decida tambem vazios á tarde, — para ver-se que as aludidas *médias* indicam apenas que a movimentação não se opéra com regularidade, distribuidos os viajantes nórmalmente pelos trens e logares oferecidos. E, como não é possivel á isso forçal-os, é claro que tais médias servem para patentear o quanto é ingrato, ainda mesmo nos suburbios, o trafego irregular da Central que —até mesmo nesse seu serviço todo especial, em que é avultadissimo o numero diario de viajantes — não póde aprezentar conveniente utilização dos trens e carros que é obrigada a trafegar.

A eletrificação dos trens suburbanos, permitindo o oferecimento, em cada uma das horas de afluxo extraordinario, de muito maior numero de trens (sem aumento de logares, por ser menor cada trem), corrijiria em parte esse defeito, elevando consideravelmente a taxa média da utilização.

E que assim seria, mostra-o bem o fato de ter-se essa taxa elevado, de 1907 para 1908, de *40,42* °/₀ á *64,94* °/₀, porque, no novo horario, que fiz organizar e foi iniciado aos 5 de março, consegui aumentar um pouco, nessas horas, o numero de trens, reduzindo, em cada um, o numero de carros.

Tenho me visto tambem censurado por não ter procurado, no meu projeto de eletrificação dos trens suburbanos, leval-os até o centro co-

mercial da cidade. Poderia limitar-me a ponderar que, aberto ao trafego o novo cáis, aquelle centro terá fatalmente de deslocar-se, tendendo a aproximar-se, cada vez mais, da atual estação *Central* desta Estrada. Devo, porém, confessar que não deixou de seduzir-me a idéa de transferir a estação inicial dos suburbios para a *Avenida Central*, que tornou-se, por assim dizer, o coração da cidade. E nesse intuito, cojitei de, fazendo as duas linhas dos suburbios cruzar, em elevada, as duas do interior, prolongal-as—desde a estação *Lauro Müller*, pelas encóstas dos môrros de *S. Diogo*, *Pinto*, *Providencia* e *Conceição* — até á *Prainha*, onde, no local, mais ou menos, ora ocupado pelo Liceu Portuguez, poderia ser construida essa estação inicial, em plano elevado, com rampas e escadarias de facil acêsso para aquella *Avenida*.

O dispendio, porém, exijido pela realização de tão brilhante projeto seria extraordinariamente superior ao da simples eletrificação da linha atual.

Demais, não podendo, como Diretor, dezinteressar-me, na escolha de uma solução, do conjunto dos diversos serviços da Estrada á meu cargo, pareceu-me mais judiciozo adotar projeto — como o que aprezentei — que, rezolvendo satisfatoriamente o cazo dos suburbios pela eletrificação em linha circular, rezolvia ao mesmo tempo o de dotar a Estrada com uma difinitiva *Estação Inicial* para viajantes, construida de conformidade com a transfórmação por que passou esta Capital; não descurando, assim, as comodidades que teem direito a reclamar os viajantes do interior n'uma estrada que devêra ser a mais bem aparelhada do paiz, porquanto é ainda a que, com tarifas as mais baixas, arrecada maior receita anual.

Quanto ao lado propriamente eletro-tecnico do projeto que ofereci á aprovação do Governo, peço venia á V. Ex. para insistir em que os exemplos repetidos do estranjeiro e do nosso proprio paiz demonstram á saciedade que, para linha, como a suburbana da Central — que é, de fato, um verdadeiro tramway, muito embóra circulando em leito proprio, — é preferivel a solução, que adotei, da movimentação por *corrente continua* transmitida por *terceiro trilho*. Não ha exemplo de linha em condições da nossa suburbana da Central que já tenha sido eletrificada, com sucesso, por meio da *corrente alternativa*, mesmo *monofazica*.

E, si é certo que, nestes ultimos anos, a adoção da *corrente alternativa monofazica* tem aprezentado sensiveis progressos, especialmente na Allemanha e na Suissa, não menos certo é que em todos os verdadeiros

metropolitanos das grandes cidades continúa a ser preferida a adoção da *corrente continua;* e a propria fabrica Siemens, de tradicional e respeitadissima reputação mundial, apezar de ter adotado na instalação da linha «Hamburgo-Altona» a *corrente alternativa monofazica* de alta tensão e com transmissor aereo, aconselha, para o nosso cazo da Central, a da *corrente continua.*

E, agora mesmo, deliberada a eletrificação do *Chemin de fer de ceinture*, em Paris, foram adotados, apóz estudos cuidadozos, a *corrente continua* e o *terceiro trilho.*

O sistema de tração por meio de *corrente continua* está, por bem dizer, consolidado em suas aplicações convenientes; ao passo que o por meio da *corrente alternativa* está, de prezente, na faze dos progressos e dos aperfeiçoamentos. E, si paizes onde abundam os capitais, preferem, como a França, aguardar os rezultados das experiencias alheias, — não parece de bom conselho afoute-se o nosso, com tanta mingua de recursos, a acompanhar, desde já, essas experiencias; sendo, como é, certo que as ainda raras instalações existentes com corrente alternativa, em cazos que se aproximem do nosso suburbano, são, muito embóra funcionando regularmente, por demais recentes para permitirem concluzões definitivas em relação á boa utilização do material.

E nem póde colher a objeção de que, para a adoção da *corrente continua*, mister se fará o preparo de uzinas transfórmadoras; porquanto, mesmo no cazo da adoção da corrente alternativa, não se poderá dispensar aparelhajen para a conveniente adatapção da corrente, em voltajen e em frequencia, ao trabalho a realizar; e, si esta adatapção póde ser menos dispendioza que aquella transfórmação, o material rodante e de tração é consideravelmente mais caro e muito mais dispendioza seria, no nosso cazo da Central, a transmissão aerea.

Ha cerca de 30 longos anos que acompanho, com estudiozo empenho, os progressos da eletrolojia e os dezenvolvimentos da eletrotecnica, dirijindo serviços importantes, fundando associações cientificas e tecnicas, fazendo, sózinho, pelo jornalismo desta Capital, a propaganda para a introdução no paiz dos melhoramentos que se iam realizando no estranjeiro e projetando e iniciando a realização da primeira via eletrica no Brazil (a E. F. da Tijuca); mas, nem por isso, tenho a pretenção de falar, no assunto, como *autoridade.* Corre-me, porém, o dever de não permitir que se pretenda, tambem sem autoridade, desmerecer do projeto que fiz organizar, sob minha responsabilidade, e submeti á aprovação do Governo, oferecendo

em seu desfavor méras alegações sem fundamento, porque sem propriedade. Tivesse eu de organizar projeto para a eletrificação de uma estrada de ferro, com estações espaçadas e movimentação nórmal, e é natural preconizasse a adoção das correntes alternativas de alta tensão. Para a dos trens suburbanos da Central, porém, continúo na mais firme convicção de que poderia ser isso grave erro, que a pratica não deixaria de patentear.

Não tivesse a mesma convicção, e não teria a *Light* construido, aqui como em S. Paulo, uzinas transfórmadoras para aplicar, em *correntes continuas*, aos seus tramways, a força que de tão longe traz em *correntes alternativas*.

A má vontade com que foram á principio recebidas as modificações radicais feitas, em 1908, nas tarifas e no horario geral desta Estrada, tende a dezaparecer diante das vantajens que vam sendo reconhecidas. A diversidade das taxas para as viajens, conforme a maior ou menor demóra dos trens em fazer os respetivos percursos, determinou melhor utilização dos trens menos rápidos, por que servem á maior numero de estações, permitindo mais comodidade, nos outros, para viajantes de longos percursos; e o estabelecimento dos trens de pequenos percursos, com taxas reduzidas, tem contribuido para rápido dezenvolvimento de zonas que, embóra proximas desta grande Capital, estavam, ha longo tempo, estacionarias, e decadentes mesmo algumas. Os que, á principio, foram estabelecidos até *Maxambomba*, tiveram de ser, posteriormente, levados até *Belém*, e, ultimamente, até *Paracamby*; de modo a servirem, assim, á larga zona da baixada do Estado do Rio de Janeiro atravessada pela Central, como os do ramal de *Santa Cruz*, que já teem contribuido para o dezenvolvimento do Distrito Federal, hão de, muito breve, reanimar a outra zona da mesma baixada que circunda a cidade de *Itaguahy*, e já foi das mais prosperas e ativas, quando por ali se fazia, quazi por completo, o curso natural das comunicações do litoral com o interior.

O mesmo vai sucedendo com a aplicação das novas tarifas especializadas, que introduzi, para os transportes de bagajens e encomendas, com taxas módicas quando feitos pelos trens *de pequena velocidade*, para cortar o abuzo, que se ia tornando intoleravel, de transfórmar, pouco e pouco, os trens de viajantes, rápidos e noturnos, em trens pezados de mer-

metropolitanos das grandes cidades continúa a ser preferida a adoção da *corrente continua*; e a propria fabrica Siemens, de tradicional e respeitadissima reputação mundial, apezar de ter adotado na instalação da linha «Hamburgo-Altona» a *corrente alternativa monofazica* de alta tensão e com transmissor aereo, aconselha, para o nosso cazo da Central, a da *corrente continua*.

E, agora mesmo, deliberada a eletrificação do *Chemin de fer de ceinture*, em Paris, foram adotados, apóz estudos cuidadozos, a *corrente continua* e o *terceiro trilho*.

O sistema de tração por meio de *corrente continua* está, por bem dizer, consolidado em suas aplicações convenientes; ao passo que o por meio da *corrente alternativa* está, de prezente, na faze dos progressos e dos aperfeiçoamentos. E, si paizes onde abundam os capitais, preferem, como a França, aguardar os rezultados das experiencias alheias, — não parece de bom conselho afoute-se o nosso, com tanta mingua de recursos, a acompanhar, desde já, essas experiencias; sendo, como é, certo que as ainda raras instalações existentes com corrente alternativa, em cazos que se aproximem do nosso suburbano, são, muito embóra funcionando regularmente, por demais recentes para permitirem concluzões definitivas em relação á boa utilização do material.

E nem póde colher a objeção de que, para a adoção da *corrente continua*, mistèr se fará o preparo de uzinas transfórmadoras; porquanto, mesmo no cazo da adoção da corrente alternativa, não se poderá dispensar aparelhajen para a conveniente adatapção da corrente, em voltajen e em frequencia, ao trabalho a realizar; e, si esta adatapção póde ser menos dispendioza que aquella transfórmação, o material rodante e de tração é consideravelmente mais caro e muito mais dispendioza seria, no nosso cazo da Central, a transmissão aerea.

Ha cerca de 30 longos anos que acompanho, com estudiozo empenho, os progressos da eletrolojia e os dezenvolvimentos da eletrotecnica, dirijindo serviços importantes, fundando associações cientificas e tecnicas, fazendo, sózinho, pelo jornalismo desta Capital, a propaganda para a introdução no paiz dos melhoramentos que se iam realizando no estranjeiro e projetando e iniciando a realização da primeira via eletrica no Brazil (a E. F. da Tijuca); mas, nem por isso, tenho a pretenção de falar, no assunto, como *autoridade*. Corre-me, porém, o dever de não permitir que se pretenda, tambem sem autoridade, desmerecer do projeto que fiz organizar, sob minha responsabilidade, e submeti á aprovação do Governo, oferecendo

em seu desfavor méras alegações sem fundamento, porque sem propriedade. Tivesse eu de organizar projeto para a eletrificação de uma estrada de ferro, com estações espaçadas e movimentação nórmal, e é natural preconizasse a adoção das correntes alternativas de alta tensão. Para a dos trens suburbanos da Central, porém, continúo na mais firme convicção de que poderia ser isso grave erro, que a pratica não deixaria de patentear.

Não tivesse a mesma convicção, e não teria a *Light* construido, aqui como em S. Paulo, uzinas transfórmadoras para aplicar, em *correntes continuas*, aos seus tramways, a força que de tão longe traz em *correntes alternativas*.

A má vontade com que foram á principio recebidas as modificações radicais feitas, em 1908, nas tarifas e no horario geral desta Estrada, tende a dezaparecer diante das vantajens que vam sendo reconhecidas. A diversidade das taxas para as viajens, conforme a maior ou menor demóra dos trens em fazer os respetivos percursos, determinou melhor utilização dos trens menos rápidos, por que servem á maior numero de estações, permitindo mais comodidade, nos outros, para viajantes de longos percursos; e o estabelecimento dos trens de pequenos percursos, com taxas reduzidas, tem contribuido para rápido dezenvolvimento de zonas que, embóra proximas desta grande Capital, estavam, ha longo tempo, estacionarias, e decadentes mesmo algumas. Os que, á principio, foram estabelecidos até *Maxambomba*, tiveram de ser, posteriormente, levados até *Belém*, e, ultimamente, até *Paracamby*; de modo a servirem, assim, á larga zona da baixada do Estado do Rio de Janeiro atravessada pela Central, como os do ramal de *Santa Cruz*, que já teem contribuido para o dezenvolvimento do Distrito Federal, hão de, muito breve, reanimar a outra zona da mesma baixada que circunda a cidade de *Itaguahy*, e já foi das mais prosperas e ativas, quando por ali se fazia, quazi por completo, o curso natural das comunicações do litoral com o interior.

O mesmo vai sucedendo com a aplicação das novas tarifas especializadas, que introduzi, para os transportes de bagajens e encomendas, com taxas módicas quando feitos pelos trens *de pequena velocidade*, para cortar o abuzo, que se ia tornando intoleravel, de transfórmar, pouco e pouco, os trens de viajantes, rápidos e noturnos, em trens pezados de mer-

cadorias, sob o futil pretexto de que certos generos — como a *manteiga*, os *queijos*, etc., que aliáz nos vinham antes, e nos veem ainda, do estranjeiro em longos percursos maritimos — não comportam a velocidade menor dos trens mixtos e de mercadorias.

Que a nova tarifa correspondeu aos intuitos do Governo reduzindo, quanto possivel — em proveito do publico, e, especialmente, da produção nacional, — as despezas de transporte, prova-o, sem contestação, o rápido decrecimento, na razão de quazi 8 °/₀, da receita em 1908, apezar do aumento de cerca de 1 °/₀ da tonelajem total util, decrecimento atestado tambem pelas seguintes *médias* da receita por kilometro trafegado:

	1907	1908
Referentes á viajantes	6:614$342	6:837$285
» » bagajens e encomendas	2:476$520	2:390$537
» » animais	725$837	674$427
» » veiculos	8$223	12$432
» » mercadorias.	11:337$384	9:981$090

E, á propozito, peço venia á V. Ex. para reproduzir aqui as seguintes linhas do meu relatorio de 1907, que se referem ao que, sobre este assunto, ocorreu já em 1908:

> A nova tarifa procurou corresponder aos intuitos do Governo atual de reduzir, quanto possivel, em proveito do publico, e especialmente dos produtores, as despezas de transporte; e não ha duvida que, si, no comêço, essa redução afetará sensivelmente a receita anual da Estrada, como de fato está afetando, a compensação não se fará esperar, dentro de poucos anos, com o dezenvolvimento da massa geral dos transportes, si novas reduções injustificaveis não perturbarem a marcha nórmal dos acontecimentos.
>
> As taxas eguais para viajantes, qualquer que fosse o trem preferido, determinára o natural abandono dos de marcha mais moroza, que circulavam quazi dezutilizados, já não comportando os de maiores velocidades a procúra de viajantes de pequenos percursos, tomando logares aos de longos percursos, que só de tais trens dispunham. A experiencia destes 11 mezes decorridos (de Janeiro á Novembro de 1908) tem revelado o acerto da iniciativa, que tomei, de reduzir de cerca de 20 °/₀ os prêços das passajens nos trens que fiz distinguir como de *pequena velocidade*,

conservando os prêços dos de *grande velocidade* que são, aliáz, apenas os 4 *rápidos* e os 4 *noturnos*, que circúlam de *Central*, á *Belo Horizonte* e á *São Paulo*.

Para os trens dos suburbios, e para os de pequenos percursos (que se destinham á *Maxambomba** e á *Santa Cruz*), estabeleci *assinaturas* de várias classes, que importam em consideraveis reduções dos prêços das passajens; — os cartões de *assinatura pessoal mensal* á prêços reduzidissimos, que uma das passadas administrações estabelecêra até *Mendes*, para veranistas, foram estendidos até *Juparanã*, para servir tambem as cidades de *Vassouras* e da *Barra do Pirahy*; — aos bilhetes de *excursão* dei a larga concessão de interrupção da viajem tantas vezes quantas precizar o viajante, quer na ida, quer no regresso, além da redução de 20 °/₀ no frete das respetivas bagajens; — estabeleci bilhetes de *ida e volta* tambem para a 2.ª classe, com as mesmas vantajens dos de 1.ª classe; — e, finalmente, fiz adotar as *cadernetas-kilometricas*, á prêços reduzidos, que decem até 25 réis por kilometro em qualquer trem, por meio das quais o viajante faz os pequenos como os grandes percursos com mais vantajens diferenciais do que as da tarifa comum. E, para uzo das aguas medicinais, que tão excelentes são no sul do grande Estado de Minas Gerais (em *São Lourenço*, em *Caxambú*, em *Lambary*, em *Cambuquira* e em *Caldas*), estabeleci bilhetes de *ida e volta* — tanto de 1.ª como de 2.ª classes — válidos por 60 dias, com 30 °/₀ de abatimento sobre os prêços ordinarios do percurso pertencente á Estrada (*Central* á *Cruzeiro*, para os das 4 primeiras estações balnearias indicadas, e *Central* á *Nórte*, para a ultima).

Que com tais medidas atendi ao conveniente dezenvolvimento dos transportes de *viajantes*, o está atestando, de modo bastante acentuado, o consideravel aumento do numero de viajantes nos trens da Estrada.

Quanto ás *mercadorias*, a classificação geral da pauta obedeceu ao intuito de fretes mais baixos, sobretudo para as grandes distancias, para o que fiz adotar uma 4.ª diferenciação para distancias excedentes de 600 kilometros, dominando o criterio de

---

* — Hoje até *Paracamby*.

proteção ás fabricas nacionais, principalmente quando situadas á marjem da Estrada, e della dependendo para a importação como para a exportação. Suprimida a taxa de *vijilancia*, que entendo ser dever da Estrada, fiz incluir nos fretes a de *carga e descarga* para as mercadorias das classes de taxas mais elevadas (1.ª até 6.ª), deixando-a *facultativa* para as das demais classes; e procurei facilitar o *segúro* por meio de taxas muito mais reduzidas e proporcionais ao serviço que, assim, póde a Estrada oferecer aos expedidores que, infelizmente, ainda não dam, entre nós, quando se trata de transportes terrestres, o devido aprêço á essa utilissima medida de previdencia.

Para o *café*, fiz organizar *tarifa movel* com as cotações médias do mercado, de modo que ao prêço atual da arroba está correspondendo redução, sobre a tarifa anterior, de cerca de 27 %.

Ainda em 1908 tive a satisfação de realizar um dos maiores empenhos de minha administração nesta Estrada, qual o de firmar, com o *Lloyd Brazileiro*, acôrdo para *trafego mutuo* permitindo expedições diretas de qualquer das estações desta Estrada para qualquer dos portos servidos por aquella importante empreza de navegação costeira, e vice-versa.

A dificuldade — que parecia insuperavel, oferecida pela extrema diversidade das tarifas a aplicar, nesta Estrada, por conferentes nem sempre suficientemente habilitados e traquejados, e, nas ajencias do *Lloyd*, por negociantes não afeitos aos calculos tarifarios de estrada lonjinqua e mal conhecida — foi iludida, com o melhor sucesso, pela inspiração, que me ocorreu, de propôr o acôrdo sobre a baze geral dos transportes *pagos* na empreza *expedidora* e a *pagar* na *destinataria*. Assim, um volume expedido (como *mercadoria*, *encomenda*, *bagajen*, *valor*, *etc.*) por quaiquer estação desta Estrada para qualquer das ajencias do *Lloyd*, é aceito á despacho *pagando* o frete correspondente ao percurso até á estação da *Gamboa*, onde é entregue, com as cautelas necessarias e devidamente estipuladas, ao *Llyod*, cujo frete vai *a pagar* no destino, onde só é entregue contra o respetivo pagamento; e, vice-versa, um volume expedido de qualquer ajencia do *Lloyd* para qualquer estação da Central, é tambem aceito á despacho *pagando* o frete correspondente ao transporte até Rio de Janeiro, onde é

entregue, na estação da *Gambôa*, á esta Estrada, cujo frete vem *a pagar* na estação do destino, onde só é entregue contra o respêtivo pagamento.*

Feito o acôrdo e estudadas e adotadas as fórmulas convenientes para sua execução, tem sido elle observado com vantajens reciprocas, e, sobretudo, para a produção nacional, sem que, até o prezente, haja ocorrido fato algum determinante de reclamação.

O seguinte quadro, referente ao ano corrente de 1909, mostra o movimento que já tem havido:

Trafego mutuo da «Central do Brazil» com o «Lloyd Brazileiro»:

1909	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO		TOTAIS	
	Pezo em kilos	Fretes	Pezo em kilos	Fretes	Pezo em kilos	Fretes
Janeiro	—	—	21.175	292$000	21.175	292$000
Fevereiro	—	—	3.445	316$700	3.455	316$700
Março	—	—	12.403	1:046$600	12.403	1:046$600
Abril	—	—	3.924	417$300	3.924	417$300
Maio	10	1$000	5.356	227$500	5.366	228$400
Junho	—	—	3.210	238$000	3.210	238$000
Julho	—	—	5.027	134$200	5.027	134$200
Agosto	59.600	1:448$000	4.123	55$400	63.723	1:504$300
	59.610	1:450$000	58.663	2:728$300	118.273	4:178$100

Em Maio e Agosto a *importação* constou de *sementes para agricultura* (10 kilos), vindas de *Manaos* para *Nórte* (S. Paulo) e de *sal*, de *Cabo-Frio* para *Vespaziano*, *Lassance*, etc.

Quazi toda a *exportação* foi remetida de *Nórte* e *Juiz de Fóra* e constou de *cereais*, *generos alimenticios* e *diversos*.

O rezultado assim obtido com o *Lloyd* animou-me a insistir na realização de outro empenho, á meu ver, ainda mais importante por suas conse-

* — Vid. Anexo A.

quencias diretas:— o de acôrdo de multiplo trafego mutuo com as estradas paulistas, que, até agora, não fôra possivel conseguir-se.

Graças ao intelijente auxilio que se dignou de prestar-me, nesse intuito, o ilustre chefe do trafego da *E. F. Paulista* — Dr. Henrique Burnier, cujo nome e cujo mérito profissional honram, de prezente, uma das mais belas tradições pessoais desta Estrada,— á prestimoza colaboração do provecto chefe do trafego da *S. Paulo Railway*, Sr. Antonio Fidelis,— e á lúcida compreensão que, dos reciprocos interesses das emprezas, de seus freguezes e do paiz em geral, tiveram os dirijentes das paulistas;— logrei a extraordinaria satisfação de ligar á minha admnistração nesta Estrada a solução pratica desse problema, cuja importancia não precizo encarecer.

E' ocurrencia já do corrente ano de 1909 *; mas, não posso furtar-me ao prazer de mencional-a como uma das mais importantes, senão exatamente a mais importante, de quantas se teem sucedido nestes 3 anos em que tenho estado, tão indevidamente, á testa dos serviços desta Estrada.

Já estam iniciados os trabalhos para a instalação definitiva, nos trêchos das serras do *Mar* e da *Mantiqueira*, dos aparelhos do *sistema de bloqueio automatico*, de invenção do Dr. Adel Barreto Pinto, com quem foi contratada. E desse melhoramento é de esperar os mais brilhantes rezultados; sobre tudo na serra do *Mar*, onde os desvios, infelizmente quazi todos em curvas fortes, tiveram de ser alongados para a conveniente utilização das *Mallet* na tração, bastante frequente, de vagões vazios para os transportes de minério e de gado em pé.

Durante o ano de 1908, foram adquiridas 16 locomotivas de bitóla larga, todas á «Baldwin Locomotive Works C.», sendo 10 para trens de viajantes e 6 para trens de mercadorias. Como, porém, foi dada *baixa* numa (a n. 425, tipo *Mogul*) das 9 adquiridas em 1873 (ha 36 anos), o aumento real foi de 15 apenas, ou sejam 4,65 °/₀, contra 5,68 °/₀ de aumento no percurso total dellas, em 1908.

* — Vid. ANEXO B.

Aproximados os numeros respetivos dos dous anos, tem-se:

	1907	1908
Locomotivas de bitóla larga	229	244
» » » » estreita	93	93
Totais	322	337
Aumento . . . . . 4,65 %		
Locomotivas-kilometro	10.909.029	11.529.372
Aumento . . . . . 5,68 %		

Nas 93 de bitóla estreita estam incluidas 3 que, de ordem superior, servem, á titulo de emprestimo, na *E. F. de Lorena á Bemfica* (do Ministerio da Guerra); mas, não as 3 que o antecessor de V. Ex. mandou ceder, tambem á titulo de emprestimo, 2 á *E. F. Rio do Ouro* e 1 á *E. F. Oeste de Minas*, apezar da *Inspeção Geral de Obras Publicas* ter disposto, para os novos trabalhos do abastecimento d'agua, á que auxilia aquella estrada, de créditos extraordinarios em soma excedente á 34 MIL CONTOS DE RÉIS, e da *E. F. Oeste de Minas* ter obtido, para material, crédito especial de 2 MIL CONTOS; tal é a força da velha tendencia de não atentar-se para as condições da vida economica desta Estrada.

No numero total das 337 locomotivas arroladas em 31 de Dezembro de 1908, ha ainda 34 adquiridas (de 1867 á 1877) que, contando de 32 á 42 longos anos de trabalhoza atividade, devem ter *baixa* para não estarem sobrecarregando inutilmente o acervo da tração e aumentando todos os anos o numero das reparações. E dos mapas das pjs. 102 e 103 consta que, dessas 337 locomotivas, 45 estam em máu estado e havia, na data do arrolamento, 52 em reparações.

Póde-se, pois, concluir que apenas cerca de 280 locomotivas fizeram os 11.529.372 loc.-kilometro do percurso total, com um percurso médio anual de 41.169 kilometros para cada uma; e ninguem dirá que esse coeficiente — em serviço em que apenas 152 locomotivas estam em perfeito estado e 85 em regular, ao todo 237 — não seja dos mais favoraveis para atestar o zelo e a pericia dos maquinistas e seus auxiliares e, tambem, a eficiencia dos trabalhos oficinais. E, para isso, basta atender á que, na *E. F. Paulista*, cada locomotiva não fez mais, durante o mesmo ano de 1908, que o percurso médio de 29.614 kiloms.; — na *E. F. Mogyana*, 38.001 kiloms.; — e na *E. F. Sorocabana*, 41.690 kiloms.

Não posso, portanto, deixar de insistir em que a aquizição média anual de locomotivas, que é possivel fazer com os recursos do orçamento

ordinario, não é suficiente para elevar os serviços de tração desta Estrada ao nivel das necessidades impostas pelo seu trafego.

No mesmo ano de 1908, dispuzeram, respetivamente, de :

ESTRADAS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	PERCURSOS DAS LOCOMOTIVAS	TON.-KILOMETROS DE PEZO UTIL TRANSPORTADAS
a *E. F. Sorocabana*	83	3.360.314	81.322,383
a *E. F. Mogyana*.	122	4.636.138	119.816.921
a *E. F. Paulista*.	134	3.970.314	141.707.730
a *E. F. Central*	337	11.529.372	399.772.854

E, assim, é a *E. F. Central* a peior aparelhada, das quatro, para os serviços da tração, mesmo sem levar em conta que são estes, nesta, muito mais penozos do que em qualquer daquellas.

Pelo arrolamento de *31 de Dezembro de 1908* verifica-se que o numero total do *carros* e *vagões* diminuiu, durante o ano, decendo de 3.398 á 3.375, como o indica bem claramente o seguinte quadro :

BITÓLAS	EXISTENCIAS EM 31 — DEZ. 1907	OMISSÕES A RETIFICAR	TOTAIS EM 31 — Dez. 1907	BAIXAS DURANTE 1908	AUMENTOS DURANTE 1908	DIFERENÇAS A DEDUZIR	EXISTENCIAS EM 31 — DEZ. 1908
Larga	2.674	27	2.701	116	94	— 22	2.679
Estreita	724	—	724	36	8	— 28	696
	3.398	+ 27	3.425	— 152	+ 102	— 50	3.375

As *omissões* no arrolamento de *31 de Dezembro de 1907* foram de 25 vagões (da série NB) fornecidos, mediante contrato, pela *S. A. des Mines de Manganèse de Ouro Preto* e de 3 carros para viajantes (da série B); sendo que, por equivoco, fôra incluido nesse arrolamento o vagão especial da 2ª. rezidencia para a inspeção dos tuneis.

As *baixas* e os *aumentos* acham-se consignados, especificadamente, nos quadros das pajinas 112 e 123, dos quais constam 152 *baixas* e 102

aumentos; d'onde a *diminuição* de 50 *carros* e *vagões*, que ficou de fato reduzida á 23 apenas (diferença entre 3.398 e 3.375), por causa dos 27 acrecidos ao total do arrolamento de 1907.

E' certo que, não obstante ter havido, em 1908, aumento de tonelajen-kilometrica total de pezo util transportado, foi insignificante (0,62 °/₀ apenas) o do percurso total dos veiculos; nem por isso deixa de ser lamentavel a passajen de um ano em que houve, ao envez de aumento, diminuição na totalidade do material rodante de uma estrada, das mais importantes do paiz, que tão escasso e insuficiente já o tem que carece fazer circular veiculos vazios em longos percursos sempre que, em qualquer ponto do interior, até mesmo nas capitais dos Estados á que serve, é mistér formar trens especiais; porque não póde ter, como devêra, rezervas disponiveis nos depozitos afastados da linha do centro e dos ramais.

O seguinte quadro é bastante elucidativo quanto á consideravel inferioridade desta Estrada em relação ás 3 que, em seguida á ella, teem maior movimentação:

ESTRADAS	NUMEROS DE VEICULOS	PERCURSOS KILOMETRICOS DOS VEICULOS	MÉDIAS ANUAIS DOS KILOMETROS PERCORRIDOS POR CADA UM	TON.-KILOMETRICAS TOTAIS DE PEZO UTIL TRASPORTADO	MÉDIAS DE TON.-KILOM. CORRESPONDENTES A CADA UM
Sorocabana . . .	1.296	17.223.781	13.290	81.322.387	62.750
Mogyana	2.071	33.943.874	16.390	119.816.921	57.854
Paulista	2.681	57.704.893	21.523	141.707.730	52.856
Central.	3.375	149.665.868	44.345	399.772.854	118.451

Por elle se vê claramente que seria mistér DOBRAR, pelo menos, o numero total dos veiculos desta Estrada para que de cada um não fosse exijido serviço anual maior do que fazem os da *Paulista*; e, ainda assim, o dos veiculos da *Central* seria mais penozo, porque maiores, em geral, as distancias virtuais a percorrer.

Durante todo o ano 1908, o aumento no numero total dos veiculos para viajantes limitou-se apenas á 2 de 1.ª classe construidos nas oficinas do Depozito do Nórte (S. Paulo) e mais 7 de 2.ª classe fornecidos pela Companhia

Edificadora, todos 9 de bitóla larga ; tendo, porém, sido necessario dar baixa, por já de todo imprestaveis, á 3 dessa bitóla e outros 3 da estreita, o acrecimo real de veículos para viajantes foi apenas, de 3 isto é, 0,7 °/₀ sobre o numero total (428) dos arrolados em 31 de Dezembro de 1907. E, com esses 431 veículos de 1.ª e 2.ª classes, mixtos e dormitorios, dos quais sempre alguns afastados do movimento em reparações, é que fez esta Estrada todo o seu trafego de viajantes — do interior e dos suburbios,— que elevou-se, no ano, á 22.899.093 de viajantes, correspondentes á 447.405.006 viaj.-kilometro e á receita de 12.059:618$000 (paj. 27), que excede á terça parte da total.

A' insuficiencia do material rodante acrece a falta de abrigos onde sejam recolhidos os veículos, durante as horas em que não estam circulando, para conveniente limpeza e para que não fiquem expostos á chuva e ao sol, como sucede com o avultado numero de carros dos suburbios, durante as horas do dia em que diminúe consideravelmente o movimento (das 11 h. manhan ás 3 h. da tarde).

Os dous carros de luxo — um : salão, dormitorio e banheiro; e o outro : refeitorio, cópa e cozinha — que o ilustre antecessor de V. Ex. autorizou fossem construidos para as projetadas viajens, á S. Paulo e á Minas, do falecido rei de Portugal, não estam ainda concluidos. Dezaparecida a urjencia, julguei preferivel ativar outros trabalhos de mais imediata utilidade.

Demais, para as viajens do Ex. Sr. Prezidente da Republica e as de altas personajens estranjeiras á que o Ministerio das Relações Exteriores julga devam ser dispensados obzequios especiais, — fiz rezervar o belo carro salão e dormitorio que figurou na *Expozição Nacional de 1908*. Por determinação do meu ilustre antecessor, fôra esse carro construido, expressamente e com as indispensaveis comodidades, para as cada vez mais penozas viajens de inspeção geral do Diretor e seus auxiliares imediatos. Tão bem acabado, porém, ficou elle que julguei mais acertado rezerval-o áquelle outro destino, continuando a utilizar-me, para as minhas viajens de inspeção, do mesmo antigo carro salão e dormitorio de que, ha muitos anos, se serve a administração desta Estrada.

No 1.º semestre do corrente ano, a movimentação nesta Estrada tem aprezentado — tanto no 1.º como no 2º. trimestre — sensiveis diferenças

para mais, como consigna o seguinte quadro, que indica, ao mesmo tempo, o adiantamento em que já se acham os trabalhos da zeloza seção de *Estatistica*:

PERCURSOS KILOMETRICOS DE:	1.º TRIMESTRE			2.º TRIMESTRE			SEMESTRE	
	1908	1909	Diferenças em 1909	1908	1909	Diferenças em 1909	Diferenças em 1909	%
Veiculos	36.057.445	39.481.200	+ 2.423.775	38.131.662	40.544.917	+ 2.413.255	+ 4.837.010	+ 6,43
Locomotivas	2.832.515	2.843.318	+ 10.803	2.985.811	2.940.701	— 45.050	— 34.247	— 0,59
Trens	2.102.653	2.260.210	+ 157.557	2.202.729	2.258.326	+ 55.597	+ 213.154	+ 4.95

Com as reparações das *locomotivas* — tanto nas oficinas gerais do Enjenho de Dentro, como nas locais dos diversos Depozitos — foi a despeza total *inferior* de 31:332$639 á efetuada em 1907 (como indicam os algarismos consignados ás pajs. 147), apezar de terem sofrido reparações 322 locomotivas em 1908, contra apenas 315 em 1907, de modo que o coeficiente por locomotiva tendo percorrido mais de 100 kilometros, que subíra, de 1906 para 1907, de 7:029$770 á 7:147$926, deceu, em 1908, á 6:921$919; e o coeficiente por kilometro percorrido deceu, de 212,5 (em 1906) e 203,3 (em 1907), á 189,7 (em 1908), sensivelmente inferior ao *minimo* destes ultimos 6 anos, que foi o de 194,0 (em 1905).

Com as reparações de *carros* e *vagões* foi, é certo, a despeza total *superior* de 55:289$440 á efetuada em 1907; mas, tambem, foi *maior* o numero dos *vagões* reparados; sendo para notar que, tanto nas reparações das locomotivas como nas dos carros e vagões, foram as parcelas relativas ao *pessoal* inferiores, em 1908, de 53:470$163 quanto áquellas e de 48:487$522 quanto á estes.

Estes algarismos são suficientes para atestar que é digno de encomios o esforço de todo o pessoal que, com zelo e dedicação, serve na 4.ª divizão desta Estrada.

Apezar de ter sido dispensada a peneiração do *carvão* antes do seu recebimento na *Maritima*, o coeficiente de consumo continúa favoravel, tendo sido, em 1908, de 14k,129 por *locomotiva-kilometro* contra:

Kilos	Anos
14,956	em 1903,
14,298	» 1904,
13,928	» 1905,
13,905	» 1906,
13,882	» 1907;

sendo para notar que, para a pequena diferença *para mais* (de 0k,247), em 1908, o serviço da bitóla estreita é que concorreu principalmente *.

O *consumo médio* de combustivel correspondente á cada ton.-kilometro de pezo util foi de:

0k,374	em 1908,
0k,343	» 1907;

e a utilização das locomotivas no serviço do trafego correspondeu á:

43.237 ton.	em 1908,
45.978 ton.	» 1907.

Quanto ao prêço, foi o de 1908 *o mais baixo* nestes ultimos 4 anos, como se verifica pelos seguintes algarismos:

£ 1—13—2	em 1905,
£ 1—17—0	» 1906,
£ 1—17—11	» 1907,
£ 1—12—0	» 1908.

E tenho satisfação em acrecentar que, para o consumo do corrente ano, obtive prêços ainda inferiores, e foram de:

£ 1—3—0.	para o 1.º semestre,
£ 1—5—11.	» » 2.º semestre,

que deverão dar uma média de £. 1—4—6.

---

* — Os coeficientes de consumo na bitóla estreita foram, respetivamente, de 8k,996 em 1907 e 9k,119 em 1908, com a diferença *para mais* de 0k,123; ao passo que foram, na bitóla larga, respetivamente, de 15k,341 em 1907 e 15k,357 em 1908, com a diferença *para mais* apenas de 0k,016.

Apezar destes resultados, o fornecimento de *carvão* tem sido motivo para violentas agressões á minha administração nesta Estrada; e, por isso, peço venia á V. Ex. para, aproveitando a oportunidade, oferecer á apreciação de V. Ex. algumas ponderações que julgo suficientes para completa elucidação deste assunto, dos mais importantes para a economia interna e a vida financeira da Estrada.

Entre as propostas aprezentadas na concurrencia publica para o fornecimento de carvão *Cardiff* durante o 2.º semestre do corrente ano, julguei acertado dar preferencia á da *Brazilian Coal* pelos prêços, respetivamente, de £. 1-5-11 (20$732,6) para a tonelada de carvão descarregado nos vagões da Estrada, e £. 1-5-4 (20$266,4) para a tonelada á bordo dos navios, apezar de haverem os Srs. Amaral, Sutherland & C. oferecido os prêços, respetivamente, de £. 1-5-7 (20$466,2) e £. 1-4-4 (19$466,2).

As diferenças de 4 *pence* (ou sejam $266), na primeira hipoteze, e 1 *shilling* (ou sejam $800), na segunda hipoteze, não me pareceram suficientes para que a administração da Estrada, abandonando a fornecedora que desde 1898 (ha 23 semestres consecutivos) a serve com perfeita regularidade e sem reclamações, arriscasse a nórmalidade indispensavel de seus serviços, sobretudo de tração, á experiencia de um novo fornecedor que não dispõe, nesta Capital, de depozitos que ofereçam garantia á imprecindivel regularidade de tão avultado fornecimento de cerca de 15.000 toneladas mensais, que a Estrada carece receber, no cáis, á razão de 500 toneladas diarias, por cauza da conveniente circulação de seus vagões, que distribuem o carvão pelos diversos depozitos que tem a Estrada espalhados ao longo de suas linhas, cuja extensão já atinje 1.800 kilometros em diversas direções.

O fornecimento fixado é de 80.000 toneladas para o semestre; mas, é sempre resalvado, no contrato, o direito da Estrada exijir que, pelo mesmo prêço, seja o fornecimento elevado até mais 20 %; o que raras vezes tem deixado de acontecer.

Ainda no 1.º semestre findo á 30 de junho ultimo, exijiu a Estrada mais 15 %, isto é, 12.000 toneladas, que foram recebidas ainda ao prêço de £. 1-3-0, inferior de £. 0-2-7 (cerca de 2$) ao minimo oferecido, para o corrente semestre, pela firma Amaral, Sutherland & C. Essas 12.000 toneladas que, já no corrente semestre, forneceu a *Brazilian Coal* com essa diferença de prêço, dam diferença total de 24:000$, excedente á que rezultaria, em todo o fornecimento do atual semestre, si tivesse sido

preferida aquella outra proposta; por quanto, $266 multiplicados por 90.000 toneladas dam, apenas, 23:940$000.

Acrece que era para receiar não fosse possivel aos novos fornecedores, si preferidos, efetuar, desde o inicio do semestre, o fornecimento avultado do contrato sem interrupção, que poderia ser de gravissimas consequencias.

Não tendo ainda essa nova firma fornecedora, que apenas ensaia seus trabalhos, depozitos suficientes neste porto, não poderia a Estrada contar com a regularidade do fornecimento nestes primeiros dous mezes. E, mesmo no correr do semestre, qualquer eventualidade maritima, ou ocurrencia na Inglaterra, poderia determinar os mais sérios embaraços para a regular circulação dos trens.

Tinha mesmo conhecimento de que, ha pouco tempo, uma empreza, na Bahia, que é fornecida de carvão pela nova firma em questão, teria paralizado a circulação de seus tramways, aliás eletrificados, si o Ministerio da Marinha lhe não suprisse certa quantidade de carvão necessaria para essa circulação emquanto não chegava áquelle porto o suprimento em viajem; e seria erro indesculpavel de administração expôr esta Estrada á situação analoga.

Quando, em Novembro de 1906, assumi esta Diretoria encontrei para julgar a concurrencia publica feita para o fornecimento de *carvão Cardiff* durante o 1.º semestre de 1907. A proposta de prêço mais baixo oferecia fornecel-o á razão de £. 2—1—6 cada tonelada. Antes de aceital-a, entrei em acôrdo com o proponente (*The Brazilian Coal Company*) no sentido de ser dispensada a peneiração que, ha anos, era exijida aqui antes do recebimento definitivo, reduzindo-se aquelle prêço á £. 1—17—4, o que deu em rezultado economia real de cerca de 10 °/₀ na despeza total; porquanto o coeficente de consumo baixou de 13,^{k}905, em 1906, á 13,^{k}882, em 1907, e não houve reclamação alguma dos maquinistas quanto á qualidade do combustivel. Posso, pois, levar ao ativo da minha modesta administração mais essa parcela. Na concurrencia aberta para o fornecimento do 2.º semestre de 1907 o prêço mais baixo dos oferecidos pelos diversos concurrentes subio para £. 1—18—6, isto é, mais £. 0—1—2 (cerca de 934 réis); do que rezultou para o ano todo, a média já mencionada de £. 1—17—11 (30$333) e, portanto, economia na despeza de quazi 500 contos de réis.

Na seguinte concurrencia, aberta em fins de 1907 para o fornecimento durante o 1.º semestre de 1908, tendo o *Lloyd Brazileiro* disputado tambem, por instigação minha, esse fornecimento, o prêço mais baixo, ofereci-

do ainda pela *Brazilian Coal* foi de £. 1—12—0 (25$600); e como tinham sido, em médias, os preços do ultimo trienio, respetivamente, de:

£. 1—13—2 . . . . . em 1905,
£. 1—17—9 . . . . . » 1906,
£. 1—17—11 . . . . . » 1907,

e parecia iminente a guerra japo-americana, receei que, para o 2.° semestre desse ano (1908), não fosse possivel obter prêço tão baixo; e no intuito de reduzir as despezas do custeio da Estrada, solicitei do Governo, por escrito, autorização, que obtive, para firmar o contrato para o ano todo.

A economia elevou-se, assim, nesse ano, comparado com o anterior, á respeitavel cifra de mais de 800 CONTOS DE REIS, sem que o coeficiente do consumo acuzasse inferioridade do combustivel.

Na concurrencia aberta, em fins de 1908, para o fornecimento do 1°. semestre do corrente ano de 1909, foi que apareceu pela primeira vez, disputando esse fornecimento, a firma Amaral, Sutherland & C. que á 12 de Março de 1908 rejistára, na Junta Comercial desta praça, contrato comercial de £. 3.000 (48:000$000) de capital social. Essa firma ofereceu, é certo, prêço inferior ao oferecido pela *Brazilian Coal*; sendo porém, de apenas 66 $^1/_2$ réis a diferença (correspondente, para as 80.000 toneladas á fornecer, a 5:328$000), não me pareceu prudente, para correr atráz de tão ridicula economia, correr o risco de fornecimento irregular e combustivel de inferior qualidade pela mistura de carvão de várias procedencias.

Preferi, com prévia aquiecencia do Governo, a proposta da *Brazilian Coal*, que oferecia o fornecimento á £. 1-3-0 contra £. 1-2-11 da outra proposta.

Para o fornecimento do 2.° semestre do corrente ano, disputou novamente a concurrencia a citada firma, oferecendo prêço inferior ao da *Brazilian Coal*, como já dice, de 4 d. (cerca de 266 réis) por tonelada, que correspondem, para as 80 mil toneladas a fornecer, á 21:280$0000.

Não me pareceu ainda suficiente tão diminuta diferença (de 1,28 °/₀ apenas) para aconselhar a troca, por um fornecedor novo e não experimentado, de outro que desde 1898 serve á Estrada com perfeita e completa idoneidade, quer quanto á qualidade do combustivel, quer especialmente quanto á inteira regularidade do fornecimento. Como das vezes anteriores, submeti o cazo á apreciação prévia de V. Ex., e assim devi-

damente autorizado foi que proferi o meu despacho, preferindo a proposta da *Brazilian Coal* nos termos do edital, que, bem clara e terminantemente, deixava á esta Diretoria o direito de preferir a proposta que melhor consultasse aos multiplos interesses da Estrada, embora não a inferior em prêço.

E, assim, posso desvanecer-me de que, tendo encontrado, ao encetar minha administração, o carvão sendo comprado ao prêço de £.2-1-6 (33$200), logrei compral-o, durante o ano de 1907, á £.1-17-11 (30$333); durante o ano de 1908, á £.1-12-0 (25$600); e, finalmente, durante o corrente ano de 1909, á £. 1-4-6 (19$600); o que reprezenta economia efetivamente realizada, para os cofres publicos, de mais de 4.000 CONTOS DE REIS em 3 anos de administração *.

Devo, ainda, ponderar que, de 1898 até 1909, sob várias administrações, tem sido a *Brazilian Coal* a fornecedora da Estrada, dando sempre cabal dezempenho á seus contratos, principalmente quanto á extrema regularidade do fornecimento. Nesses 24 semestres decorridos, apenas no 1°. de 1906 foi preferida a proposta de outro concurrente (a firma *Nelson & C°.*); e, á respeito desse fornecimento diz, no seu relatorio desse ano, o meu ilustre antecessor nesta Diretoria, meu distinto colega e amigo Dr. Ozorio de Almeida: — «... foram lavrados, com as firmas Nelson & C. e The Brazilian Coal Company, dous contratos para o fornecimento de 70 mil toneladas de carvão Cardiff nos primeiro e segundo semestres. O de Nelson & C. foi *pessimamente executado*, e, embóra tivesse a administração feito o possivel para, até 30 de Junho, ser-lhe entregue todo o carvão, *não o conseguiu, mesmo prolongando esse prazo até 3 de Julho*, devido á pequena quantidade de carvão que os fornecedores tinham á bordo de seus vapores no porto. Durante a vijencia desse contrato, NÃO HOUVE UMA SÓ VEZ EM QUE A ESTRADA CONSEGUISSE RECEBER EM MÉDIA A QUANTIDADE DE CARVÃO ESTABELECIDA NA CLAUZULA 4.ª, o que ocazionou ter o *stock* dos diversos depozitos da Estrada baixado de 15.892 toneladas, que havia em 6 de Janeiro, á 6.063, apenas, em 3 de Julho. O da *Brazilian Coal*, de 19 de Junho, começou a ter execução em 3 de Julho e, nesse mesmo mez, foram recebidas 10.093 toneladas, em Agosto 16.000, e assim por diante, em média mensal de 14.110 toneladas, até Dezembro, por ter sido auto-

* — Para o fornecimento, durante o 1.° semestre de 1910 p. futuro, acabam de ser abertas propostas, que estam em estudo, oferecendo-o aos prêços de £. 1-6-6 (21$366,5), £. 1-5-3 (20$200) e £.1-2-9 (18$200), á bordo.

rizado o fornecimento de mais 13.612 toneladas, de conformidade com a clausula 10.ª».

Receiei — e acredito que com bastante fundamento — que o mesmo sucedesse á Estrada no corrente semestre, si fosse preferida a proposta de uma firma nova, que não está ainda aparelhada para fornecimento tão avultado e que preciza ser feito com extrema e imprecindivel regularidade.

Diz-me a consciencia — de administrador, que ha cerca de 30 anos comanda, e de homem publico, que conhece a injustiça dos homens, mas tem fé robusta na força invencivel da verdade e na justiça imanente dos fatos — que procedi bem e corretamente; e que, em qualquer outra emerjencia analoga, deverei do mesmo modo proceder, á despeito de injurias e de calunias, que só acobardam os que custumam desfalecer no cumprimento de seus deveres publicos e privados.

E o sereno apoio que encontrei da parte de V. Ex. confirma essa minha convicção.

Durante o correr do ano de 1908, bem poucos foram os melhoramentos que as verbas orçamentarias permitiram introduzir nas oficinas gerais e nas locais, e não puderam passar de alguns aparelhos mais aperfeiçoados, que V. Ex. encontrará relacionados ás pajs. 152.

Como já teve V. Ex. oportunidade de verificar por si proprio, a aparelhajen das *oficinas gerais*, no Enjenho de Dentro, não corresponde mais ás necessidades atuais dos multiplos serviços que carece prestar para que esta Estrada possa manter-se ao nivel á que lográra atinjir, no paiz, como empreza tecnico-industrial.

Urje, pois, transfórmal-as para que — sem aumento do respetivo pessoal — possam atender convenientemente á boa conservação do material rodante e de tração, como é imprecindivel.

E', mesmo, muito para lamentar que tais oficinas — da mais importante das vias-ferreas nacionais — estejam, quanto á eficiencia de sua aparelhajen, já por demais antiquada, em incontestavel inferioridade em relação á tantas outras, do mesmo genero, que já dispõem de modernas instalações, das mais aperfeiçoadas, quer no que diz respeito á movimentação geral, quer á maxima utilização da lei do menor esforço humano.

A substituição completa dos velhos motores á vapor, alguns já quazi deteriorados por demaziado fatigados, por dinamos eletricos que distribuam convenientemente a força motora á todas as maquinas-ferramentas para

perfeita utilização; — o dezenvolvimento completo das instalações, apenas iniciadas, de ar comprimido; — a aquizição de novos maquinismos aperfeiçoados de rendimento util muito superior aos antiquados que ainda funcionam, sem conseguir corresponder ás necessidades que continúam a multiplicar-se e a complicar-se; — a transfórmação completa da oficina de carros, de modo a confiar ao trabalho mecanico serviços importantes que ainda são executados, infelizmente, pelo esforço braçal, com gravissimo prejuizo de tempo e de salarios; — e a adoção consecutiva de novos processos de trabalho mais eficientes; — são medidas, de elevadissimo alcance, que se impõem e urje sejam tomadas com decizão para que a produção possa efetuar-se em relação á operoza capacidade, á incontestavel pericia e ao zelo proverbial com que o numerozo pessoal — dirijente e operario — se dedíca, com devotado empenho, ao serviço da Estrada, em esforçado labor pela sua prosperidade e no intuito de mantel-a sempre ao nivel que sua importancia nacional lhe assinála.

Durante a minha administração tive já a grande satisfação de poder indicar — pela transfórmação radical e completa da oficina local do Depozito de São Paulo — a orientação, firme e segùra, com que levaria á efeito tambem a das oficinas gerais do *Enjenho de Dentro*, si recursos para esta me fossem facultados, como para aquella obtive, graças aos sucessivos créditos especiais que teem sido abertos para a concluzão do alargamento do respetivo ramal.

E, nem só nas oficinas gerais do *Enjenho de Dentro* mistér se fazem urjentes transfórmações que, si exijem aumento do capital invertido nesta Estrada, tenderiam a reduzir as despezas do custeio por aproveitamento cada vez melhor dos esforços do pessoal; — em quazi todas as locais, dos diferentes Depozitos, ha melhoramentos cuja adoção é reclàmada pelo proprio rápido dezenvolvimento do trafego da Estrada. Ha dous anos que, construido e aparelhado o novo Depozito de *Sete Lagôas*, reclamo verba orçamentaria para o pessoal imprecindivel á conveniente utilização da sua respetiva oficina; e, si no orçamento do futuro exercicio financeiro de 1910 não fôr ainda consignada essa verba, não será posivel realizar, em condições nórmais, de regularidade e de segurança, o trafego do novo trêcho, de cerca de 86 kilm., que, de *Lassance* até *Pirapóra*, no rio S. Francisco, deve ser inaugurado ainda este ano.

Na do Depozito da *Barra do Pirahy* seria de grande conveniencia a instalação de uma serraria, que preparasse as madeiras, recebidas de *Porto Novo* e de *São Paùlo*, para as oficinas gerais e outras locais, sub-

stituida por eletrica a força motora, como tambem convirá fazer-se em Entre Rios, onde já propõe-se fornecel-a a uzina hidro-eletrica de *Alberto Torres*.

Não pódem ser peiores a localização e a instalação do Depozito e respetiva oficina local de *Laffayette*, onde nem ha espaço para melhoral-o como o requer sua condição especialissima de termo da bitóla larga e inicio da estreita.

Si o alargamento desta, já realizado em bitóla mixta até *Burnier*, fôr levado definitivamente — como julgo conveniente — até *Itabira*, aproveitando o leito preparado até aí, para essa esplendida localidade deverá —assim o penso— ser transferida, com indiscutivel vantajem, essa importante dependencia da Inspetoria da tração, operando-se, então, aí sua indispensavel transfórmação. Si, porém, tiver o alargamento da bitóla, por considerações de ordem elevada que me não cabe apreciar, de ser levado até *Belo Horizonte*, como ponto terminal da bitóla larga e inicial da estreita, será preferivel transferir para essa capital o referido Depozito, aí instalando-o em condições proporcionais á sua inportancia, nesse cazo superior á do atual de S. Paulo.

Todos esses melhoramentos, que apenas aponto em traços gerais e largos, exijem despezas avultadas; e como devam ellas ser levadas á conta *de capital*, bem poderiam ser autorizadas por meio de emissão de apolices à semelhança do que se está fazendo com a *E. F. Oeste de Minas* e outras; pois, embóra atinjissem — com a eletrificação dos suburbios, o izolamento do leito até os limites do Distrito Federal, os abrigos para carros e vagões, etc. — á cifra de 30.000 contos de réis, a economia rezultante excederia os encargos dos respectivos juros e amortizações.

Como medida da mais salutar consequencia para eficiencia dos trabalhos das oficinas, geral e parciais, peço venia para lembrar, tambem, á V. Ex. a consignação de uma pequena verba de 20:000$000 destinada ás «despezas de viajen e ajuda de custo» á mestres e operarios que, revezadamente, vam praticar, durante alguns mezes, em oficinas estranjeiras, escolhidos, em numero igual, nas oficinas gerais do Enjenho de Dentro e nas parciais dos depozitos.

No correr do ano de 1908, a extensão total das linhas trafegadas, desta Estrada, que era de 1.693^{km},772 em 31 de dezembro de 1907, ele-

vou-se á 1.763^{km},656, por terem sido abertos ao trafego mais dous trêchos novos de bitóla estreita: — um, na linha do centro, de *Contrìa* (no km. 875,017) até *Lassance* (no km. 918,908), abranjendo a estação de *Beltrão* (no km. 894,288), com 43^{km},886 de dezenvolvimento, que foi inaugurado pelo ilustre antecessor de V. Ex. aos 26 de fevereiro; e outro, no ramal de *Santa Barbara*, de *Sabará* (no km. 582,126) até *Caethé* (no km. 608,124), abranjendo a parada de *Cuiabá* (no km. 591,940), com 25^{km},998, que foi inaugurado por esta Diretoria aos 11 de setembro; e ambos teem sido trafegados com regularidade.

Ainda nesse mesmo ano, teve logar, aos 14 de fevereiro, a inauguração oficial, pelo Exm. Sr. Prezidente Penna, do trêcho final do alargamento da bitóla do ramal de S. Paulo, de *Jacarehy* até *Nórte*, com cerca de 92 kilometros de dezenvolvimento.

E, pela intercalação de terceiro trilho, transfórmou-se em bitóla mixta a larga do ramal de *Porto Novo* na extensão de 63^{km},764; de modo que os trens de bitóla estreita da «linha auxiliar» circúlam, atualmente, desde *Alfredo Maia* até *Porto Novo* com o dezenvolvimento total de 239^{km},766 de linha trafegada.

Assim, pois, a extensão total de 1.763^{km},656 das linhas trafegadas desta Estrada decompunha-se, aos 31 de dezembro de 1908, nos seguintes trêchos:

Bitóla larga (1,^{m}60)	888,233
» estreita (1,^{m}00)	759,557
» mixta	115,866
	1.763,656;

compreendendo: — o primeiro, a linha do centro até *Laffayette* e os ramais de *S. Paulo* e de *Santa Cruz*, deduzido o trêcho entre *Parahyba* e *Entre-Rios*; — o segundo, a linha do centro de *Burnier* até *Lassance*, a linha auxiliar até *Parahyba* e os ramais de *Santa Barbara* e de *Ouro Preto* sendo este do km. 504 para diante; — e o terceiro, a linha do centro de *Laffayette* até *Burnier* e de *Parahyba* até *Entre-Rios* e os ramais de *Porto Novo* e de *Ouro Preto*, este sómente até o km. 504.

A's pajs. 160 á 166 encontrará V. Ex. relacionados os variados e importantes trabalhos — de projetos, orçamentos, analizes e contruções — executados pela 5.ª divizão, hoje confiada á competencia de profissional que está revelando excelentes qualidades administrativas.

No serviço do *cadastro da linha*, os trabalhos de campo foram executados, durante o ano, entre *Vassouras* e *Entre-Rios*; e os de escritorio atinjiram *Ipiranga*, tendo sido preparadas 18 folhas da 4.ª linha, entre *Central* e *D. Clara* e mais 31 de *Rodeio* á *Ipiranga*.

Já ha impressas 111 folhas, da *Central* até o kilometro 112.

Até 31 de dezembro de 1908 estavam já *lastrados á pedra* 719 km. de linha, ou 40.77 °/₀ sobre a totalidade dos 1.763 ½ kilometros em trafego. Em diagrama anexo, procurou-se dar melhor idéa do adiantamento deste importante serviço, que está sendo activado no ramal de S. Paulo, onde já estam funcionando os dous britadores adquiridos, á que fiz referencia no meu anterior relatorio (de 1907).

Prosegue-se, sem desfalecimentos, na substituição das superstruturas metalicas de algumas pontes antigas, cujo estado exije essa providencia, e de outras que, por sua localização, carecem ser mais reforçadas para circulação de locomotivas mais pezadas; e, bem assim, na dos trilhos pelos do novo tipo C (de 42kg.,173 por m. corr.), que já é, felizmente, o de toda a linha até S. Paulo e já atinjiu, na do centro, o kilom. 312, entre *Ewbank* e *Palmyra* e, ainda dentro do corrente ano (1909), deverá atinjir *João Ayres*. E, como essa substituição já foi feita, tambem, de *Laffayette* até *Burnier*, resta ainda efetual-a, nas linhas de bitóla larga, nos 111 kilometros de *João Ayres* até *Laffayette*, o que, com os recursos ordinarios dos orçamentos anuais, só poderá ser conseguido em 3 anos (1910 á 1912). Si, pois, tiver de ser iniciado breve, nesta Estrada, o transporte de *minério de ferro*, será mistér completar rápidamente, por meio de crédito especial, essa indispensavel transfórmação, aproveitado logo o ensêjo para, no trêcho de *Belém á Barra*, substituir o tipo C pelo novo D (de 50 kilos por m. corr.), já calculado pela seção competente, como consta do meu anterior relatorio.

Semelhante transporte, que terá de ser dos mais importantes, só poderá ser, infelizmente, realizado á taxas reduzidissimas, em trafego tão intenso quanto possivel e com a maxima utilização dos veículos, das maquinas e das condições tecnicas da linha; penso, porém, que, antes de bem determinadas as proporções á que tenha de atinjir em futuro mais ou menos proximo, não será prudente, ou, pelo menos, de bom conselho, aplicar, desde logo, á alteração do perfil da linha do centro em grande estensão, avultados capitais, parecendo-me preferivel, por emquanto, a aquizição de material

rodante e de tração melhor apropriado á circulação de trens diretos mais pezados e mais bem utilizados, sendo, para isso, convenientemente reforçadas algumas obras d'arte e modificado o perfil da linha apenas nos dous pontos — entre *Palmyra* e *Mantiqueira*, o menor, e entre *Ewbank* e *Palmyra*, o maior — que mais prejudicam, de prezente, o serviço da tração.

E, nesse instuito, faço estudar, pelas seções competentes, novo tipo de locomotivas *Mallet*, de 8 eixos conjugados, que permita, realizadas apenas as indicadas modificações, o rebóque de trens de 600 toneladas uteis, no minimo, em vagões de 50 toneladas uteis cada um.

E á propozito, peço venia para reproduzir aqui a informação que, com referencia á tão importante assunto, já tive a honra de prestar á V. Ex. para ser prezente á ilustre Comissão de Obras Publicas da Camara dos Srs. Deputados :

> Devolvendo à V. Exa. o incluzo oficio em que o Exm. Sr. Secretario da Camara dos Srs. Deputados transmite à V. Ex. a requizição, da respetiva Comissão de Obras Publicas, do orçamento das despezas que exijiria a alteração do *grade* da linha do centro desta Estrada, com ampliação dos raios das curvas, reforço das obras d'arte, substituição dos atuais trilhos e alargamento da bitóla até General Carneiro, ou mesmo Belo Horizonte, —cabe-me informar, como determina V. Ex., que, não havendo ainda estudos prévios indispensaveis, não é possivel satisfazer a referida requizição aprezentando o orçamento que dezeja a ilustre comissão parlamentar.
>
> E a informação é requizitada com tanta urjencia, que nem póde esta Diretoria, por meio de seus auxiliares tecnicos, reunir os elementos que exijiria um calculo exato das despezas correspondentes á alteração indicada e mais modificações.
>
> No intuito, todavia, de cumprir as ordens de V. Ex. e corresponder, quanto possivel, á urjencia com que dezejam os Poderes Publicos dar solução ao probléma da utilização das requissimas jazidas de ferro que oferece, com tamanha liberalidade, o territorio mineiro, julga esta Diretoria poder adiantar as seguintes informações, bazeadas em simples avaliações, á que, aliáz, já fez referencia no relatorio de 1908 que, á 10 de outubro ultimo, entregou, á Imprensa Nacional e por estes dias terá a sa-

tisfação de aprezentar á V. Exa., já impresso para a distribuição no Congresso Nacional *.

A «alteração do *grade*», á que faz referencia o oficio do Exm. Sr. Secretario da Camara, parece referir-se á redução das declividades, que atinjem atualmente até o limite de 2 % e conviria não excedessem ao de 0,8 %, para, permitindo melhor utilização do material de tração e rodante, baratear o custo do transporte do minério, desde as jazidas, em Minas, até o porto desta Capital.

Essa redução, porém, importaria em radical transfórmação do traçado atual da linha do centro, que, desde o alto da Serra da Mantiqueira, em *João Ayres*, até *Burnier*, transposto o tunel da serra do Ouro Branco, em extensão de 143 kilometros, vence, na direção sul-nórte, vales sucessivos orientados todos, mais ou menos, na direção leste-oeste; do que rezulta a série de rampas e contra-rampas indicada pelas seguintes cótas das estações, que se sucedem, e não são, aliaz, as dos pontos da linha mais altos, nem mais baixos:

João Ayres	1.115
Sitio	1.039
Barbacena	1.120
A. Vasconcellos	1.050
Hermilo	1.147
Carandahy	1.057
H. Penna	1.106
Congonhas	900
Burnier	1.124

Para reduzir declividades tais, seria mistér, ou dar ao traçado muito maior dezenvolvimento pelas encóstas desses vales, ou transpôr os divizores em cótas inferiores por meio de grandes tuneis sucessivos; em qualquer dos cazos, a transfórmação importaria na construção de uma linha quazi inteiramente nova, com abandono quazi total da atual, e não menos de uns 200:000$000 por kilometro, ou cerca de 30.000:000$000 totais, seriam necessarios.

---

* — A demóra na impressão deste relatorio permitiu ainda esta reprodução.

Quanto á «ampliação dos raios das curvas», como o leito da linha até *Itabira* foi preparado para bitóla larga, não seria dispendiozo, agora, aumentar os raios da curvas que, nos pontos mais dificeis, foram reduzidos quando o Governo deliberou, antes de definitivamente concluido aquelle trêcho, fosse alterada, de $1^m,60$ para $1^m,00$, a bitóla da linha de *Laffayette* em diante.

São, apenas, uns 62 kilometros; podendo a respetiva despeza ser computada em cerca de 1.000:000$000.

De *Itabira* em diante, até *General Carneiro*, ou até *Belo Horizonte*, a « ampliação dos raios das curvas » exijiria, com a « alteração do *grade* », novo traçado para a bitóla larga, sobretudo no trêcho dificilimo de *Itabira* até *Rio Acima* (27 kilometros); e, embóra, nos seguintes 40 kilometros, a linha ofereça condições menos desfavoraveis á transfórmação do traçado, esta não se poderia realizar com dispendio inferior á 10.000:000$000.

E, em tal cazo, talvez fosse preferivel adotar-se, de *Laffayette* em diante, traçado inteiramente novo, pelo vale do rio de *Paraopeba* por onde, sem subir cerca de 200 metros para depois decer cerca de 400 metros, vencendo a serra do Ouro Branco, a linha se dezenvolveria, ao certo, em condições bem mais vantajozas para o custeio, e, tambem, para os transportes, porque menor a distancia virtual para igual distancia real.

O fato, porém, é que, mesmo antes de *Burnier*, em *Congonhas*, entra esta Estrada em rejião das mais ricas em minério de ferro; não parecendo, pelo menos desde já, necessario inverter somas avultadas em trabalhos de transfórmação do traçado atual.

Os 1.000:000$000, portanto, em que póde ser avaliada a "ampliação dos raios de curvatura" até *Itabira*, bastariam, por muitos anos ainda, para habilitar esta Estrada a dar facil transporte á bem avultada tonelajen anual de minério de ferro; sobre tudo si, ao mesmo tempo, cuidar-se da realização de outros trabalhos imprecindiveis.

Um destes é o relativo á pronta substituição dos trilhos atuais do tipo B pelos novos do tipo C, nos 111 kilometros (de *João Ayres* até *Laffayette*), que restam por transfórmar.

Pelos recursos orçamentarios anuais essa transfórmação só estará concluida em fins de 1912; mas, si é necessario encetar, desde já, transportes pezados e avultados de minério de ferro, urje

realizal-a dentro de 1910, para o que será mistér uma verba especial de 2.000:000$000.

Outro trabalho urjente, é a modificação do *grade* entre *Ewbank* e *Mantiqueira* já estudada e orçada em cerca de 700:000$000.

Ha, finalmente, o trabalho urjente do reforço das obras d'arte, desde *Serraria* até *Burnier*, para o que convirá dispôr esta Estrada de verba não inferior á 1.300:000$000.

Assim, pois, para preparar a linha convenientemente para o inicio dos transportes de minério de ferro, mistér seria destinar, á execução rápida e pronta dos trabalhos imprecindiveis, verba não inferior á 5.000:000$000.

Isto feito, estaria esta Estrada habilitada a adotar, na tração e na compozição de trens á esse transporte destinados, locomotivas *Mallet*, do tipo que está sendo estudado, de 8 eixos conjugados, para rebóque de trens de 600 toneladas uteis, no minimo, cada um, constituidos por vagões de 50 toneladas uteis cada um.

Umas 60 locomotivas e uns 600 vagões desses novos tipos especiais bastariam—creio bem — para transporte diario já bastante avultado, de 5.000 toneladas; e a respetiva aquizição poderia importar em 9.000:000$000.

Avalío, pois, em 14.000:000$000 a importancia total do dispendio que exijiria, desde já, esta Estrada para ficar aparelhada, convenientemente para o transporte de que se trata, desde que no porto, o serviço de carga dos navios se fizesse com a necessaria rapidez.

Sentindo que a brevidade do tempo me não permita entrar em maiores explanações do assunto, estudando-o, tambem, sob o ponto de vista tarifario, — peço desculpas á V. Exa. da insuficiencia destas informações.

Os créditos especiais abertos em 1908 e 1909 para a concluzão dos trabalhos do alargamento do ramal de S. Paulo não foram suficientes para permitir a reparação geral, senão radical transfórmação, da estação do *Nórte* (S. Paulo), que — construida, ha mais de 32 annos, para modesta linha provincial de bitóla estreita — está requerendo obras que a adaptem

convenientemente aos importantes serviços que deve de prestar na mais importante das capitais dos Estados federados, onde outras estradas de emprezas particulares oferecem ao serviço publico esplendidas estações, providas de comodidades e de confôrto, que são comuns hoje em todas as principais estações de caminho de ferro, no mundo inteiro, mas faltam, quazi por completo, na desta Estrada, ali.

Na de *Belo Horizonte*, que, por emquanto, satisfaz regularmente ás necessidades do respetivo serviço, convém apenas modificar as cobertas dos alpendres da frente, de modo a proporcionar, aos viajantes e ás pessoas que os acompanham, ou aguardam, melhor abrigo nos dias chuvosos; o que, acredito, poderá ser providenciado, no proximo ano, com os recursos ordinarios do orçamento, sem prejuizo das reparações, aumentos e modificações de que vam necessitando outras estações, ao que procura a 5.ª divizão atender como possivel.

Estando deliberado definitivamente, ao que parece, que o *serviço maritimo* desta Estrada passe a ser efetuado pela empreza que arrendar a exploração comercial do novo cáis, e tendo a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto dezistido do aproveitamento dos grandes armazens da estação *Maritima*, — cumpre ser esta, sob a denominação de estação da *Gamboa*, convenientemente adaptada para *estação central de mercadorias* nesta Capital, transferindo-se-lhe os serviços que óra estam á cargo da estação de *São Diogo*, que, como já informei, foi «definitivamente condenada pela construção do viaduto que, passando-lhe em frente já bem elevado, torna dificilima sua utilização, tais, tão complicadas e tão perigozas são as manóbras que é mistér fazer com os trens para dar-lhes entrada, ou saída, pela unica linha, apertada e mal dezenvolvida, que dificilmente se liga, cortando as duas linhas dos suburbios, ás duas outras do trafego do interior, dispostas do lado oposto».

Quanto á estação *Alfredo Maia* — em cuja atual localidade parece que melhor ficará a nova estação inicial que tem de construir *The Leopoldina Railway Company*, — já tive oportunidade de lembrar á V. Ex. sua transferencia para um dos quarteirões limitados, paralelamente ás linhas da Central, pelas ruas *General Pedra* e *João Caetano*, sendo, para isso, intercalados terceiros trilhos nas duas linhas do interior, da *Mangueira* para a cidade. Nem a dezapropriação dos pequenos e velhos prédios aí existentes, nem a construção de uma nova modesta estação, exijirão despeza avultada; e acredito possa bastar, para balanceal-a, a importancia que poderá ser obtida da venda, á propria *Leopoldina Railway*, ou á outrem, da área

de terreno que, naquella mesma localidade atual, tivesse de ficar rezervada para reconstrução dessa aludida estação.

Houvesse probabilidade de mais largos recursos, e melhor seria realizar a dezapropriação total da facha compreendida entre aquellas duas citadas ruas, desde *São Diogo* até á *Central*; porque, então, poderiam ser: — retificado, nesse trêcho, o traçado geral das quatro linhas; — facilmente construidas passajens *inferiores* para as ruas *Dona Feliciana*, *Comandante Maurity* e *Visconde de Sapucahy*; — além de construida a nova estação inicial para a linha auxiliar, construida outra, melhor localizada, para substituir a atual *São Diogo*; — e, finalmente, removidos para local conveniente os tendáis de carne verde, que não pódem mais continuar em *São Diogo*, onde já com extrema dificuldade entram e manóbram os extensos trens que a conduzem do Matadouro em *Santa Cruz*.

A' propozito do transporte deste jenero, tomei a liberdade de oferecer á apreciação do ilustre antecessor de V. Ex. as seguintes ponderações, que peço venia para reproduzir:

> Entendo que — havendo para o atual Matadouro, em *Santa Cruz* boa estrada de rodajen, que com pouca despeza poderia ser transfórmada em magnifica estrada, de cerca de 60 km., para automoveis — o transporte da carne do gado ali abatido poderia ser efetuado, em muito melhores condições, por meio desses veículos, diretamente dos tendáis do Matadouro aos açougues desta Capital, eliminados: — 1°) o penozo carregamento de trens que conduzem 500 e mais rezes, carregamento demorado em carros que ficam esperando que todo o trem esteja pronto; — 2°) o trajeto de trens pezados que esperam cruzamentos e não pódem ter grande velocidade, e é, portanto, mais longo do que poderia ser o de automoveis rodando em boa e bem conservada estrada; — 3°) a dupla baldeação da carne, em *S. Diogo* dos carros da Estrada para os tendáis e destes para as carroças; — e 4°) a despeza de administração e fiscalização no *Entreposto de S. Diogo*.
>
> A prevalecer, porém, a continuação do processo atual de transporte, é imprecindivel cojitar-se de melhoral-o, transfórmando o embarcadouro da carne em Santa Cruz, os carros que a conduzem e as carroças que a distribuem; o que tudo — carroças,

carros e embarcadouro—reprezentam o mais lamentavel descuro pela saúde publica na principal cidade do paiz, capital da Republica.

E, ainda com respeito á melhoramento que cumpre realizar com urgencia e decizão, nesta Estrada, apezar de dispendiozo, permitirá V. Ex. que reproduza tambem, do meu anterior relatorio, as seguintes linhas:

Ha, todavia, melhoramento na linha que, á meu ver, está requerendo — mais que qualquer outro — a atenção da administração e os cuidados dos Poderes Publicos; pois, trata-se, não já de maior comodidade dos viajantes, mas de ato de verdadeira humanidade. Refiro-me ao izolamento completo do leito desta Estrada no trêcho em que ella atravessa, de *Deodóro* á *Central*, os cada vez mais populozos e movimentados suburbios desta Capital. São por demais frequentes—quazi diarios—os dezastres pessoais que ocorrem nas numerozas *passajens de nivel* que, nesse trêcho, dam comunicação de um para outro lado das linhas.

Penso, por isso, não ser mais adiavel a construção, em cada uma das estações dos suburbios, de dupla passajen inferior para peões, nos extremos das respetivas platafórmas; e, ao mesmo tempo, de 10 á 12 passajens — inferiores, ou superiores, conforme as condições locais — para veiculos; sendo, então, fechado, por muros ou cêrcas, o leito da Estrada.

Não ha, de prezente, nesta Capital, despeza menos adiavel, nem mais justificavel.

Durante o ano de 1908, proseguiram, com a possivel regularidade, os trabalhos das novas construções da linha á cargo da 6.ª divizão, tendo sido inaugurados: — em 26 de fevereiro, o trafego dos 43^{km},886 entre *Contria* e *Lassance*, abranjendo a estação de *Beltrão*; — e, á 11 de setembro, o dos primeiros 25^{km},998 do ramal de *Santa Barbara* entre *Sabará* e *Caethé*, abrajendo a parada de *Cuiabá*. Tendo, porém, sido abertos, durante o ano, apenas os créditos de 2.000:000$000 (Dec. n. 6.874 de 7 de março) e 800:000$000 (Dec. n. 7.131 de 24 de setembro), não foi possivel dar, aos trabalhos do prolongamento, a atividade que seria necessaria para que, ainda no 1.º semestre do corrente ano, podesse ter

a linha atinjido ás marjens do rio S. Francisco, em *Pirapóra*, como pretendia esta Diretoria. Foi mistér, para não exceder a totalidade desses dois créditos, reduzir o pessoal operario, tanto na linha do centro como no ramal; sendo que a conservação deste até dezembro e a daquella até outubro correram ainda por conta delles.

Apezar disso, acham-se prontos para o trafego: — no ramal, mais 12 kilometros, além dos trabalhos, bastante adiantados, de preparo do leito, pelas duas empreitadas contratadas, d'aí até á cidade de *Santa Barbara*; — e, na linha do centro, 86 kilometros, de *Lassance* até *Pirapóra*, no rio S. Francisco, abranjendo, além desta estação terminal, mais trez outras nos kilometros 939 (+799$_{m.}$), 962 (+574$_{m.}$) e 976 (+236$_{m.}$); tendo sido atinjido o grande rio central com 1.005 kilom. (+940$_{m.}$) de dezenvolvimento total.

Além de *Pirapóra* fiz estudar apenas a travessia do grande rio, que julgo imprecindivel para que possa esta Estrada preencher, digna e cabalmente, suas funções, recebendo *diretamente* a produção, não só da uberrima rejião da marjen esquerda, onde, aliàz, melhor se presta o terreno á boa localização da estação fluvial, como das que, de uma e outra marjen, ficam á juzante do ponto até onde sóbem, com facilidade, em qualquer época do ano, as embarcações que sulcam suas aguas, ponto esse até o qual deverão ser levados, melhor pela marjen esquerda que pela direita, os trilhos, com cerca de 25 kilometros mais, para nelle ser construida, então, a referida estação fluvial, termo de mais de meio seculo de gloriozos, mas bem arduos, labores da enjenharia nacional.

E essa enjenharia, Exm. Sr. Ministro, de qne é V. Ex. lustre e gloria, é a mesma que — injustamente vilipendiada porque não póde superar melhor as multiplas e renacentes dificuldades do oficialismo sobreposto ao rejime industrial de emprezas de transportes — tem feito prodijios de administração, economica e admiravelmente bem organizada e mantida, em várias emprezas conjeneres, ou analogas, no nosso paíz, onde nem uma outra estranjeira ha que á essas se avantaje.

O diciplinado e dedicado pessoal que serve á Republica, nesta Estrada, nos variados e multiplos trabalhos em que se desdóbra o seu importante trafego, continúa a bem merecer a benevóla atenção dos altos Poderes Publicos para as precárias condições em que moureja no serviço da Patria, dando de sua solidariedade mutua, que é a melhor garantia da ordem e da diciplina, os testemunhos que consignam as seguintes cifras das impor-

tancias recebidas, nos 3 primeiros trimestres, do corrente ano, pelas diversas instituições desse genero que prospéram no seu seio:

	1908	1909 de Janeiro á Setembro (3 trimestres)
á Associação Geral de A. Mutuos:		
mensalidades	346:499$938	188:184$760
consignações	223:496$748	172:094$781
fianças	63:040$580	62:681$292
multas (contribuições da Estrada)	19:897$087	14:410$981
contribuições de associados	9:302$100	17:899$600
	662:239$453	455:271$414
á Caixa do Pessoal Jornaleiro	213:844$702	92:390$200
á Caixa Telegrafica	157:416$653	72:061$355
á Caixa do Pessoal de Movimento	138:553$877	50:183$020
á Sociedade dos Maquinistas	106:911$956	55:229$600
á Sociedade Beneficente dos Foguistas	74:058$200	66:038$800
á Caixa dos Jornaleiros da Maritima	13:745$475	6:243$500
á Caixa dos Bagajeiros	11:890$600	6:005$500
á Caixa Funeraria da 4.ª divizão	2:385$500	6:851$800
á Caixa dos Guarda-freios	1:999$000	—
	1.387:045$416	820:347$489

E nem posso referir-me á esse pessoal — cujas qualidades superiores do mais dedicado e diciplinado labor cada vez mais aprecio, reconheço e satisfaz-me proclamar — sem repetir, com a devida venia de V. Ex., o que, á seu respeito, dice, no meu anterior relatorio, nas seguintes linhas:

> Pessoal que assim corresponde á confiança publica, dando o mais salutar exemplo de diciplina e de patriotismo, bem merece, mais que a justiça, a propria benevolencia dos Poderes Publicos, não parecendo razoavel que, entre as proprias classes internas do respetivo funcionalismo, haja diversidades de retribuição de serviços que não pódem deixar de suceptibilizar; como seja a de perceberem os telegrafistas maiores vencimentos que os ajentes e, sobre tudo, que os condutores de trens, que dezempenham as mais ingratas e as mais penozas funções numa estrada tão extensa como esta.
>
> E' justo que o aumento crecente da despeza do custeio preocupe o espirito dos que teem as tremendas responsabilidades governamentais, nem ha discutir que só á elles compete julgar da oportunidade em que possam ser atendidos quaisquer reclamos, por mais ponderados e de melhor equidade que sejam. Mas, não é justo pretender que a satisfação de tal necessidade aguarde saldos

em uma estrada em que são de continuo baixadas as tarifas; e, sobretudo, não é leal apelar para rezultados financeiros de emprezas particulares que trafegam, sob o rejime industrial, linhas de movimentação relativamente facil, aplicando taxas bastante remuneradoras.

Si fossem aplicadas, por exemplo, á tonelajen kilometrica total util desta Estrada (395.860.754, em 1907) as tarifas da *E. F. Paulista* (cujo coeficiente foi, naquelle ano, $180,16), a receita bruta da *Central* teria se elevado, em 1907, á cifra de 71.318:173$440, deixando o saldo respeitavel de 39.472:347$440.

Nem colhe a objeção de que é o *café* que eleva, naquella estrada, o coeficiente da receita bruta; porquanto, deduzidas, de ambos os lados, as respetivas tonelajens desse genero e parcelas das receitas brutas, tem-se que, ainda assim, o coeficiente da receita dos demais transportes teria sido, na *Paulista*, de $161,2 que, aplicado á ton.-kilometrica da *Central*, deduzida a do café (370.019.330), teria produzido 59.647:611$000 de receita bruta; e, como, sem o transporte do *café*, ficaria a despeza total reduzida á 29.65:783$000, o saldo seria ainda de 29.881:233$000.

E, si aos rezultados de 1908 aplicassemos calculos identicos, verificariamos que — tendo sido de $160 o coeficiente da receita bruta da *E. F. Paulista* — aplicadas as tarifas dessa estrada á tonelajen-kilometrica total util da *Central* (399.772.854, em 1908), a renda bruta anual teria se elevado á respeitavel cifra de 63.963:657$000, deixando, assim, o saldo de 31.781:280$000; e, mesmo abstraindo do transporte do *café*, como o coeficiente da receita bruta daquella estrada (a *Paulista*) teria sido de $145,14 e a tonelajen total util da *Central* baixado, em tal cazo, á 383.672.250, ainda assim a renda bruta desta teria se elevado, á 55.686:184$000 e o saldo liquido teria sido 24.799:909$000.

Quanto á reorganização dos serviços desta Estrada — que não convém fique á mercê de projetos destacados vizando mais conveniencias pessoais destes ou daquelles funcionarios do que o interesse geral publico, que só de conjunto póde ser bem atendido, — continúo a manter a convicção de que, para ser util e proficua, não deverá afastar-se das linhas

gerais que, sem a pretenção de programa, de que não posso cojitar sem fórmal incumbencia, lijeiramente apontei nas seguintes linhas do meu anterior relatorio, que peço, ainda, venia para transcrever:

Não tendo havido autorização lejislativa para a reorganização dos serviços desta Estrada, tenho-me abstido de submeter á apreciação de V. Ex. as minhas idéas á respeito de tão importante assunto, que nem caberia áqui explanar.

Como, porém, já deixei transparecer juizos que se prendem á essa conveniente reorganização, penso não ser descabido acrecentar, com a franqueza com que costumo emitir as minhas opiniões, que considéro a atual distribuição dos serviços por *sub-diretorias* demaziado autonomas, nociva á imprecindivel unidade de vistas e de ação com que deve a *Diretoria* de exercer suas complicadas funções da maxima responsabilidade administrativa.

E, emitindo este juizo, sinto-me por completo insuspeito; porquanto, dos 5 atuais sub-diretores, 3 foram por mim livremente escolhidos e nomeados sobre propostas minhas por V. Ex. aceitas em inteira coufiança (que muito me desvanece), e aos outros 2 só tenho que agradecer a lealdade, a dedicação e a competencia com que teem procurado, tanto como seus ilustres colegas, coadjuvar com eficiencia minha modesta administração.

Penso, porém, que — ajindo pelo intermédio direto dos chefes dos serviços (do *movimento*, da *tração*, do *telegrafo e iluminação*, da *contabilidade*, das *estações*, das *oficinas*, da *estatistica*, da *intendencia*, da *via-permanente e edificios*, do *escritorio tecnico*, das *novas construções*, etc.) — mais proficuamente poderia a *Diretoria* manter a diretriz de sua administração, eliminada a velha tendencia de constituirem-se os tradicionais serviços do *trafego*, da *locomoção*, da *contabilidade*, da *linha e edificios*, e do *prolongamento* como repartições distintas e por vezes rivais.

No mesmo intuito, conviria abolir, no serviço das estações, as injustificaveis distinções de *ajudantes*, *fieis-recebedores*, *bilheteiros*, *fieis do interior*, etc.; constituidos esses cargos, que tanto perturbam hoje as promoções, méras comissões para *ajentes* e *conferentes*, conforme as respetivas funções e categorias.

Para os *condutores de trens* muito conviria estabelecer, além dos vencimentos nórmais que fossem julgados razoaveis, *diarias para viajens* abonadas em dinheiro ao ter, cada um, de iniciar viajen

no interior; de modo que ficassem habilitados, em tais cazos, para as despezas adicionais de comedorias á que estam sujeitos.

Alongando, quiçá demaziado, estas lijeiras nótas de esclarecimentos dos algarismos, mapas e mais dados consignados no prezente *Relatorio*, foi meu unico intuito insistir, perante o esclarecido e elevado espirito de V. Ex., no programa de administração que, ao aprezentar — em principios de 1908, quando apenas um ano tinha de exercicio desta Diretoria — o RELATORIO DE 1906, ainda do meu ilustre antecessor, esbocei rezumidamente nestas breves linhas :

> Fossem á administração desta Estrada facultados recursos — que compúto em cerca de OITO MIL CONTOS ANUAIS — e nos trez anos restantes do atual periodo prezidencial sofreria ella a grande transfórmação que está exijindo, oferecendo aos viajantes confôrto e segurança, aos transportes facilidades e barateza e realizando seus multiplos serviços com harmonia e proporção entre os vários elementos de sua grandeza.

Certo de que V. Ex. me relevará a insistencia, que — si é desnecessaria para quem, como V. Ex., olha tão de cima e com tamanha superioridade as couzas do paiz, — não o é para o publico em geral, que tem o direito de ser, tambem, esclarecido pelos que, como eu, estam incumbidos, pelo Governo da Republica, de superintender serviços que delle são e á seus interesses mais diretos afetam; — confio que, ainda na brilhante administração de V. Ex. no Ministerio da Viação e Obras Publicas, muitas das principais necessidades desta Estrada, para bem servir o publico, correspondendo aos patrioticos desejos do Governo, serão atendidas.

Em todo o cazo, continúo a fazer os mais sincéros votos — como brazileiro, como enjenheiro e, tambem, como industrial — para que atinja, o mais breve possivel, esta Estrada o alto nivel em que, como empreza de transportes, deve de pairar ácima de todas as suas conjeneres do nosso paiz, cuja prosperidade crecente tanto depende da facilidade, da segurança e da barateza dos meios de circulação dos produtos.

Com respeitosas saudações,

Dr. Aarão Reis,

DIRETOR.

ERRATA

Pg. 17 — 16ª linha — onde se lê 16.230.539 toneladas-kilometros, deve ser *19.100.649* toneladas-kilometros.

Pg. 19 — 3ª linha — onde se lê Stanley Grewns, deve ser *Stanley Jevons*.

I.

Secretaria — Tezouraria e Intendencia

Secretaria

Expediente :

Papeis entrados e processados.	15.421
Requerimentos com despacho no Livro da porta .	6.014
Oficios e correspondencias da Diretoria para as divizões da Estrada e diversos	1.145
Idem idem para o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas.	1.916
Idem idem da Secretaria	4.381
Termos de fiança de funcionarios.	240
Certidões (14 gratis)	249
Termos de contratos e outros.	120
Editais	47
Ata lavrada	1

Rejistos :

Matricula do pessoal	151
Portarias de nomeações do Ministerio	10
Idem idem da Diretoria	200
Portarias de licença do Ministerio.	58
Idem idem da Diretoria	507
Declarações de fiadores.	423

Cobrança de sêlo :

Sêlo proporcional de contratos estampilhados no ato da assinatura.	10:579$940
Idem idem de termos promissorios (10) . . .	64$300

Idem idem de requerimentos (média)	1:804$200
Idem idem de termos de fianças	596$200
Idem fixo de declarações	126$900
Idem idem de anexos á requerimentos (média). .	902$000
Idem idem de certidões	1:011$230
Idem idem de termos de fiança	899$400
Idem idem de portarias de licença	2:824$900

Cobrança de dividas :

Promoveu-se, por meios amigaveis, a cobrança de responsabilidades de ex-funcionarios da Estrada, na importancia de 3:659$733, sendo efetuada a de 2:088$883, que foi recolhida á Tezouraria da Estrada.

Para a cobrança judicial da diferença de 1:570$850 estam sendo preparados os processos afim de serem solicitadas providencias legais.

Tezouraria

O movimento da Caixa, durante o ano financeiro de 1908, foi, em rezumo, o seguinte :

De 1.º de janeiro á 31 de dezembro :

Saldo de 1907	290:894$101
Quantias arrecadadas	60.413:826$530
	60.704:720$631
Quantias pagas.	58.356:991$811
Saldo em 31 de dezembro	2.347:728$820

De 1.º de janeiro á 31 de março de 1909 (trimestre adicional) :

Saldo em 31 de dezembro de 1908. . . .	2.347:728$820
Quantias arrecadadas	2.447:411$047
	4.795:139$867
Quantias pagas.	4.269:750$962
Saldo em 31 de março de 1909 . . .	525:388$905

Discriminadamente, o movimento foi o seguinte :

DE 1.º DE JANEIRO A' 31 DE DEZEMBRO:

ENTRADAS

Saldo do exercicio de 1907		290:894$101
Renda do trafego	28.587:569$446	
Tezouro Federal	28.698:711$220	
Trafego mutuo	551:612$451	
Cauções para garantia de propostas	237:600$000	
Renda de proprios	46:551$492	
Vencimentos em suspenso	88:482$474	
Cauções para garantia de obras	22:482$851	
Renda eventual	55:019$901	
Multas por infrações de contratos e do Regulamento	17:350$000	
Conta de pessoal	16:494$710	
Norton Megaw & Companhia	11:748$870	
Obras do Porto do Rio de Janeiro	45:123$836	
Indenizações diversas	2:585$341	
Valores em depozito	3:098$675	
Depozito Central	6:958$671	
Fianças de carregadores e de empregados	1:000$000	
Repozições	4:067$232	
A. P. Guedes & Comp. e Pestana & Comp	2:674$000	
Comptoir d'Exportation des Produits Mettalurgiques	4:887$000	
Repartição Geral dos Correios	7:195$200	
Ministerio da Marinha	1:367$400	
Policia do Distrito Federal	7:173$200	58.419:753$970
Descontos cobrados em folha de pagamento :		
Impostos sobre vencimentos	243:107$199	
» » nomeações	25:957$474	
Mensalidade de montepio	51:833$521	
Joia de montepio	552$000	
Associação Geral de Auxilios Mutuos :		
Mensalidades	299:460$558	
Fianças	59:586$700	
Consignações	197:946$448	
Contribuições	8:368$000	
Indenizações diversas	3:756$495	
Idem por fornecimentos	3:739$755	
Idem por fardamentos	102$700	
Reclamações	2:455$205	
Diario Oficial	3:301$500	
Reforço de fiança	700$298	
Conta de pessoal	2:953$011	
Renda de proprios	6:885$000	
Banco dos Funcionarios Publicos	366:410$196	
A transportar		58.710:648$071

Transporte		58.710:648$071
Consignações diversas	1:791$500	
Caixa A. Telegrafica	146:204$733	
Caixa do Pessoal do Movimento	118:890$627	
Sociedade B. dos Foguistas	64:932$200	
Caixa do Pessoal Jornaleiro	195:363$402	
Caixa dos Bagajeiros	11:485$000	
Caixa dos Jornaleiros da Maritima	13:717$415	
Caixa dos Guardas Freios	1:674$000	
Caixa Funeraria da 4.ª Divizão	2:205$000	
Sociedade Beneficente dos Maquinistas	94:688$609	
Multas	19:340$071	
Repozições	45:383$043	
Abonos para cavalgaduras	1:280$000	1.994:072$560
		60.704:720$631

SAIDAS

Saldo do exercicio de 1907, recolhido ao Tezouro			290:894$101
Tezouro Federal		30.371:468$705	
Conta de pessoal		23.341:180$763	
Despeza eventual		534:546$375	
Recebedoria do Tezouro Federal		544:544$400	
Imposto de tranzito do Estado de Minas		393:661$441	
Idem idem do Estado do Rio de Janeiro		263:358$167	
Idem idem do Estado de S. Paulo		49:639$100	
Banco dos Funcionarios Publicos		343:308$278	
Trafego-mutuo		298:333$534	
Contas		264:859$062	
Cauções para garantia de propostas		232:900$000	
Associação de Auxilios Mutuos:			
Mensalidades	306:872$112		
Consignações	190:421$073		
Fianças	56:930$480		
Multas	19:897$087		
Contribuições	5:613$900		
		579:734$652	
Caixa do Pessoal Jornaleiro		188:882$922	
Caixa do Pessoal do Movimento		123:124$157	
Caixa dos Bagajeiros		10:404$100	
Caixa A. Telegrafica		138:542$133	
Caixa dos Guarda-freios		1:432$000	
Caixa Funeraria da 4.ª Divizão		1:678$500	
Sociedade Benificente dos Maquinistas		92:506$456	
Sociedade Beneficente dos Foguistas		62:981$200	
Renda a anular (excesso de fretes)		17:235$198	
Vencimentos em suspenso		59:103$725	
Caixa dos Jornaleiros da Maritima		11:362$305	
Repozições		43:681$255	
A transportar			290:894$101

Transporte		290:894$101
Depozitos	23:023$359	
Reclamações	3:826$873	
Fianças de carregadores e de empregados	2:800$000	
Quótas de imposto mineiro	10:031$796	
Idem idem do Estado do Rio	11:358$830	
Idem idem do Estado de S. Paulo	1:019$630	
Norton Megaw & Comp.	11:748$870	
Consignações diversas	1:738$500	
Restituições	16:211$683	
Estrada de Ferro Oeste de Minas (gratificações)	2:250$000	
Comptoir d'Exportation des Produits Metalurgiques	4:887$000	
Valores em depozito (restituição)	1:503$080	
Reforço de fiança (idem)	1:496$136	
Multas de empregados (idem)	533$525	
Multas por infração de contratos (idem)	200$000	58.066:097$710
		58.356:991$811
Saldo existente em 31 de dezembro de 1908		2.347:728$820
		60.704:720$631

TRIMESTRE ADICIONAL

ENTRADAS

Receita dos mezes de janeiro a dezembro		60.704:720$631
Tezouro Federal	1.871:379$594	
Renda do trafego	164:810$267	
Trafego-mutuo	139:676$357	
Vencimentos em suspenso	14:134$554	
Ministerio da Marinha	10:969$600	
Repartição Geral dos Telegrafos	2:813$829	
Pestana & C.	2:678$000	
Recebedoria do Estado de Minas	2:184$500	
Renda de proprios	2:040$000	
Renda eventual	1:561$532	
The S. Paulo Tramway, Light, Power C.	967$931	
Conta de pessoal	809$664	
Restituições	750$231	
Despeza a anular	685$000	
Multa por infração de contrato	600$000	
Repartição Geral dos Correios	336$000	
Depozito Central	58$177	
Valores em depozito	16$000	2.216:471$236
Descontos efetuados em folha de pagaento:		
Imposto sobre vencimentos	34:178$203	
Imposto sobre nomeações	5:226$447	
Mensalidade de montepio	6:557$830	
A transportar		62.921:191$867

Transporte		62.921:191$867
Associação de Auxilios Mutuos :		
Contribuições	2:676$200	
Mensalidades	32:242$284	
Fianças	7:593$200	
Consignações	22:255$508	
Renda de proprios	635$000	
Restituição de abono para cavalgadura	160$000	
Indenizações diversas	437$437	
Indenizações por fornecimentos	3$600	
Reclamações	234$130	
Joia de montepio	3$780	
Diario Oficial	447$000	
Reforço de fiança	99$994	
Conta de pessoal	555$980	
Banco dos Funcionarios Publicos	41:753$529	
Consignações diversas	1:028$996	
Caixa A. Telegrafica	11:753$920	
Caixa do pessoal do movimento	6:764$600	
Sociedade B. dos Foguistas	12:270$000	
Caixa A. dos Bagajeiros	875$500	
Caixa dos Guardas freios	401$000	
Caixa do pessoal jornaleiro	17:188$300	
Caixa Funeraria da 4.ª Divizão	923$000	
Sociedade B. dos Maquinistas	12:910$500	
Multas de empregados	3:884$280	
Repozições	6:685$163	
Associação dos Jornaleiro da Maritima	1:194$430	230:939$811
		63.152:131$678

SAIDAS

Despeza durante os mezes de Janeiro á Dezembro		58.356:991$811
Conta de pessoal	2.993:697$273	
Tezouro Federal	460:218$650	
Eventuais	268:111$014	
Recebedoria do Tezouro Federal	72:149$100	
Trafego-mutuo	57:039$240	
Cauçoes para garantia de propostas	54:200$000	
Imposto de tranzito do Estado de Minas	48:739$872	
Contas	39:210$138	
Imposto de tranzito do Estado do Rio	21:122$367	
Vencimentos em suspenso	18:391$143	
A. P. Guedes & Comp. e Pestana & Comp	6:200$170	
Renda arrecadada (restituição)	4:254$800	
Repozições	8:831$596	
Reclamações por extravio	1:020$931	
Imposto do Estado do Rio em folhas de pagamento	2.493$716	
Idem de Minas idem idem	3:324$005	
A transportar		58.356:991$811

Transporte		58.356:991$811
Idem de S. Paulo idem idem	1:163$147	
Reforço de fiança	1:029$667	
Consignações á diversos	220$000	
Multas de empregados (restituições)	330$116	
Repartição Geral dos Telegrafos	623$030	
Fianças de carregadores	200$000	
Restituições	230$610	
Renda anular	685$000	
Caixa A. Telegrafica	18:801$020	
Caixa A. dos Bagajeiros	1:486$500	
Caixa do Pessoal Jornaleiro	26:251$900	
Caixa do Pessoal do Movimento	14:593$220	
Caixa dos guardas-freios	567$000	
Caixa Funeraria da 4.ª Divizão	707$000	
Associação dos Jornaleiros da Maritima	1:193$050	
Sociedade B. dos Foguistas	13:722$000	
Sociedade B. dos Maquinistas	14:403$500	
Banco dos Funccionarios Publicos	32:549$286	
Associação Geral de A. Mutuos :		
Mensalidades	40:953$526	
Fianças	6:055$100	
Consignações	32:682$675	
Contribuições	2:299$500	4.269:750$962
		62.626:742$773
Saldo recolhido ao Tezouro		525.388$905
		63.152.131$678

Intendencia

Dos materiais recebidos pela Intendencia em 1908 e destinados ao serviço da Estrada, os mais importantes foram os seguintes :

Carvão cardiff

Braziliam Coal Company L.—£. 0-32-0 por ton. . . . . 190.000 tons.

(Desse total, 2 603 ton. foram fornecidas á diversos)

Carvão de forja

Wilson, Sons & C.—£. 0-62-0 por ton. . . . . 1.030 tons.

(Desse total, 3 ton. e 700 kgs. foram fornecidos á diversos)

Carvão coke

Belmiro Rodrigues & C.—£ 0-77-0 por ton . . . . . 287 tons.

Creozôto para dormentes

A. G. Fontes	£ 10-1-0 por ton	270 tons.
	£ 10-1-0 por ton. (excesso de contrato). . .	2 ton. e 56 kgs.

Trilhos

Comptoir d'Exportation de P. Metalurgiques
(8.486 trilhos) . . . . . 3.796 tons. 333 kgs. e 10 grs.
(O preço por ton. de 1.000 kgr., foi de Frs. 160)

Estôpa da lã

A. G. Fontes. — Frs. 1,12 por kilograma. . . . . 23.000 kgs.

Estôpa de algodão

A. G. Fontes	Frs. 0,80 por kilograma	70.000 kgs.
	Frs. 0,83/2 por kilograma (compra avulsa). .	65.000 kgs.

Oleo para gaz

Behrend Schmidt & C.—£ 8-10-0 por 1.000 litros. . . . . 150.000 lits.

Oleo para maquinas

Diversos fornecedores.—De frs. 0,35 a frs. 0,347,5 por litro . . 405.000 lits.

Oleo para cilindros

Diversos fornecedores.—De frs. 0,36 a frs. 0,525 por litro . . . 275.000 lits.

Oleo para carros

Diversos fornecedores.—De frs. 0,35 a frs. 0,235 por litro . . . 560.000 lits.

Graxa nacional

Gonçalves Campos & C.—De rs. 655 a rs. 638 por kilograma. . 20.000 kgs.
(10.000 kgs. de cada preço.)

Materiais diversos

Société Anonyme John Cocheril-Superstruturas metalicas para pontes.	3
Locomotivas Baldwin—(Norton, Megaw & C.)	16
Girador para 150 toneladas (Fry Youle & C.)	1

Guindastes eletricos (The Niles Bement Pound & C.)	4
(sendo 1 para 50 tons., 1 para 25 tons. e 2 para 10 tons.)	
Oleo de caróço de algodão (668 rs. por litro)	36.771 lits.
Sobresalentes para maquinas Baldwin (Norton, Megaw & C.)	
Kerozene (4$290 por lata)	12.745 latas.
Britador Giratorio n. 3 (Brazilian Contracts Corporation). . . .	1
Cimento estranjeiro (Herm, Stoltz & C.) M. 9,50 por barrica de 150 kgs.	19.752 bcs.
Carbureto de calcio	81.660 kgs.
(sendo 81.210 kgs. (Zenith) á rs. 392; 150 kgs. (Bulier) á rs. 412 ; 150 kgs. (Italiano) á rs. 410 ; e 150 kgs. (Alby) á rs. 440).	
Aros para locomotivas e carros (S. A. des Acieries d'Angleur) . .	1.230 aros.
Dormentes.	284.944 dorms.
Vigas de madeira de lei fornecidas á 5.ª Divizão.	822^{m3},919
Madeira de lei em tóras	1.810^{m3}.
Tijolos comuns (á 28 rs. cada um).	427.300 tij.
Cal de pedra : — de rs. 17.... 393.600 litros ; — de rs. 16.... 583.500 litros.	
Aço em chapas, vergalhões ou barras	100.238 kgs.
Ferro em barra, chapas ou vergalhões.	356.242 kgs.
Arame farpado para cêrcas	2.435 rols.
Canos de cobre.	1.065 kgs.
Canos de ferro	89.655 kgs.
Oleo de linhaça	39.409 kgs.
Oleo de banha.	10.759 kgs.
Reconstrução de carros	10 rec.
Balanças portateis para pezar locomotivas.	16 bal.
Caixa d'agua com capacidade para 103 m.³	1 çax.
Rezervatorio para lubrificantes	3 reser.
Rezervatorio para agua	42 reser.
Válvulas reguladoras	21 valv.
Válvulas redutoras	21 valv.
Torneiras	42 torn.
Coadores	21 coad.
Válvulas de interrupção	21 valv.

Macacos hidraulicos	12 mac.
Ventilador Root n. 3	1 vent.
Maquina de esmeril para facear paralelos de locomotivas. . . .	2 maq.
Maquinas para experimentar mólas	1 maq.
Balança de ponte, systema Merghbudge	1 bal.

Em 1908 foram recebidos, por mar, 94.344 volumes com o pezo bruto de..... 21.743.293 kgs.

A 1.ª Seção da Intendencia—á cujo cargo está o recebimento e expedição dos materiais de grande pezo — remeteu 307.431 volumes, pezando 30.701.543 kgs. em 4.173 despachos; expediu 2.743 faturas; e carregou, com carvão Cardiff, 7.541 vagões.

A 2.ª Seção—á cujo cargo estam os objetos de escritorio, impressos, etc.—expediu 13.527 volumes, pezando 113.000^{ks},800, em 8.513 despachos; e extraiu 11.482 faturas.

A 3ª Seção—á cujo cargo estam os demais materiais — distribuiu 21.838 volumes, pezando 763.482 kgs. em 4.417 despachos; recebeu 9.617 volumes em retorno; e extraiu 7.776 faturas.

A escrituração continúa a ser feita com regularidade e tem-se mantido trabalhoza pelo consideravel movimento da Intendencia.

Atinjiu á 8.699:731$343 a importancia do material recebido e á 8.672:519$429 a do material fornecido, sendo o saldo de 1907 de 265:418$380 e o para 1909 de 292:631$294.

Foram recebidos 1.283 oficios; 7.186 memoranda; 479 requerimentos; 1.130 telegramas; 1.075 boletins de materiais; 106 partes mensais; 843 partes diarias; 46 ocurrencias; 270 despachos; 132 propostas; e 2 051 papeis diversos; no total, portanto, de 14.551 papeis, ficando arquivados 10.592.

Concurrencias

Realizaram-se 46 concurrencias, sendo recebidas 439 propostas.

Houve, tambem, concurrencias particulares para artigos não incluidos no contrato geral; sendo expedidos 1.083 memoranda á comerciantes.

O contrato geral foi assinado por 49 comerciantes; sendo celebrados mais 57 contratos especiais e expedidas 57 cartas de encomenda.

Foram extraídos 15.860 pedidos de compra, sendo :

11.266 por conta do contrato anual ;

178 de contratos especiais ;

93 de carvão ;

1.849 de concurrencias particulares ; e

2.474 á Imprensa Nacional.

Os materiais desses pedidos foram recebidos com regularidade.

A oficina Auto-tipografica imprimiu 3.153.123 impressos diversos—na importancia de 83:916$102—para as diversas divizões da Estrada.

II.

Estatistica

Estatistica

De 1.693^{k},772, em 1907, elevou-se, no correr do ano de 1908, á 1.763^{k},656 (mais 4,13 °/₀) a extensão das linhas, assim distribuidas:

Bitóla de 1.60^{m}	. . . . .	888,233^{k} = 50,36 °/₀
» » 1.00	. . . . .	759,557 = 43,07 °/₀
» mixta	. . . . .	115,866 = 6,57 °/₀;

com o dezenvolvimento virtual médio total de 5.143^{k},786, o que dá, para relação entre os comprimentos, 1:2,92.

Apezar de sempre crecente o movimento de viajantes, cuja porcentajem foi de 32,50 °/₀, em 1907 e de 36,39 °/₀, em 1908, as mercadorias ainda fornecem o trafego mais intenso nas porcentajens de 55,40 °/₀, em 1907 e de 52,00 °/₀, em 1908.

A renda proveniente das receitas do trafego, que, em 1907, foi de 31.207:054$, infelizmente, decreceu, em 1908, á 28.808:233$, ou menos 7.69 °/₀.

Para essa diferença concorreu o transporte do *café*, que, em 1907, foi de 103.132^{t} (com 25.841.424 toneladas-kilometro e renda de 3.498:258$), baixando, em 1908, á 69.105^{t} (com 16.230.539 toneladas-kilometro e renda de 2.025:070$), ou 1.473:188$ de diferença, para menos, ou cerca de 62 °/₀ (61.41 °/₀). A restante diminuição (925:633$) foi devida ao abaixamento das tarifas, que começaram a vigorar em março de 1908.

O movimento de viajantes, que, em 1907, foi de 22.362.193 correspondentes á 439.726.604 viajantes-kilometro e renda de 10.208:694$, subio, em 1908, á 22.899.093, correspondentes á 447.405.006 viajantes-kilometro e renda de 10.469:112$, ou mais 2.55 °/₀.

Para aquelles totais, os viajantes dos suburbios concorreram com 19.900.078,5 em 1907, e, em 1908, com 20.295.813, ou mais quasi 2 °/₀.

O percurso de locomotivas que, em 1907, fôra de 10.909.629, elevou-se, em 1908, á 11.529.372, ou mais 5.68 °/₀; e o de carros e de vagões, que em 1907, havia sido de 148.735.361 passou, em 1908, á 149.665.866, ou o aumento de 0.62 °/₀.

Porque no horario, atualmente em vigor, foram suprimidos alguns trens de carga, da tabela, só se os organizando, quando necessarios, o percurso de trens, que, em 1907, fôra de 8.764.745, baixou, em 1908, á 8.462.642, ou menos 3,57 °/₀.

O nnmero de logares-kilometro oferecidos, em 1907, foi de 1.334.127.010, passando, em 1908, á 1.547.762.575, ou um aumento de 16 °/₀.

Classificação de mercadorias.— Com menos de dois anos de existencia, prazo que não póde ser tomado como unidade de medida do tempo, em trabalhos estatisticos, tem a Seção de Estatistica da Estrada de Ferro Central do Brazil, conservado sem alteração a classificação adotada desde o seu inicio. Seria o ideal a discriminação minucioza de todos os transportes efetuados. Contra esse *desideratum* levantam-se, não só a extrema variedade das mercadorias despachadas e os dizeres obscuros e incompletos de alguns dos despachos, como tambem a enormidade dos serviços decorrentes e ainda a despeza ocazionada sem resultado compensador.

A' vista do exposto, procuramos condensar em uma relação 24 artigos dos mais comummente despachados que, mais ou menos, indicassem as produções carateristicas das zonas atravessadas e percorridas pela Estrada.

Ainda assim não foi possivel evitar as generalizações, como artigos estranjeiros, generos alimenticios, materias primas, varios artigos, etc., etc., etc.

Apezar do *carvão mineral* parecer indicar apenas aquella mercadoria, é apurado juntamente com elle todo o combustivel mineral transportado, como carvão de fórja, briquetes, etc.

Quando os dizeres dos despachos são incompletos, como por exemplo, nos tecidos e manufaturas, a classificação guia-se pela tarifa adotada pela Contadoria.

Percursos.— Para percurso médio de um viajante dos suburbios, foi adotado o de 15 kilometros, média geometrica entre as estações de S. Christovão e de Santa Cruz.

Não obstante ser a média arimetica de uzo corrente em trabalhos estatisticos, foi seguida, na determinação daquelle percurso, a geometrica, de acôrdo com a observação de Stanley Gevous, que aconselha seja preferida a média geometrica todas as vezes que as grandezas forem muito diversas entre si ; o que, exatamente, é observado entre as que separam as diversas estações dos suburbios.

A média adotada está, mais ou menos, de acôrdo com os dados da experiencia ; pois, as estações de Meyer, Enjenho de Dentro, Cascadura e D. Clara (média arimetica ± 14 km) são as localidades em que a intensidade dos viajantes é maior.

Cadernetas-kilometricas. — Adotadas em julho de 1908, para facilitar a movimentação dos viajantes de grandes e pequenos percursos, com vantajens diferenciais sobre as tarifas comuns, teem tido grande aceitação. Vendidas, em 1908, 2.141 cadernetas, foram apenas esgotadas 273 até 31 de dezembro ultimo.

A adoção em março de 1908 das novas tarifas — em que, pela primeira vez na Estrada de Ferro Central, houve taxas diferentes para os trens, conforme a velocidade — grande ou pequena — de modo a permitir aos viajantes de grandes percursos mais comodidade e mais dezafogo, pois as taxas iguais para viajantes, qualquer que fosse o trem preferido, determinára o natural abandono dos de marcha mais moroza, que circulavam quasi desutilizados, já não comportando os de maiores velocidades a procura de viajantes de pequenos percursos, tomando logares aos de longos percursos, que só de tais trens dispunham — determinou, é certo, alguma redução da renda apurada ; a experiencia, porém, tem revelado o acerto da iniciativa, de reduzir de cerca de 20 °/₀ os preços das passagens nos trens que foram distinguidos como de *pequena velocidade*, conservado os preços dos de *grande velocidade*, que são, aliás, apenas os quatro *rapidos* e os quatro *noturnos*, que circulam da «Central» á «Bello Horizonte» e á «S. Paulo».

Todo o trabalho continuou a ser apurado sob as denominações de «importação» e de «exportação», admitindo-se como de «importação» os transportes em kilometrajem acendente, a partir da estação inicial para o trafego proprio, e, para o mutuo, da de entroncamento ; e como de «exportação» os transportes em kilometrajem decendente ; isto é — toda a vez que a estação destinataria está em kilometrajem superior á da expedidora, são os transportes de «importação» ; e, em cazo contrario, de «exportação».

A apuração foi feita pelas diversas secções e ramais em que a Estrada é dividida, sendo que a «importação» foi separada na parte remetida pela estação Maritima e na que reprezenta o movimento interestacional.

Para o calculo das diversas unidades de trafego — tonelada-kilometro, viajante-kilometro, etc. — o percurso foi contado, nas estradas em trafego mutuo, até á estação de entroncamento.

Sob a denominação de *rotulos*, foram compreendidos os volumes de pezos maximos de 30 kilos, pagando os preços fixos de 500, 600 e 700 réis, que foram adotados para facilitar a permuta entre os subúrbios.

No calculo das toneladas-kilometro de animais foram adotados os pezos de :

400 kilos, para o gado vacum.

300 » , » » azinino, cavalar e muar e

100 » , » » caprino, lanijero, suino e não especificados.

Identicamente, foi adotado o pezo de 70 kilos para calcular, em ambas as classes, o pezo do viajante-kilometro.

Trasladamos para aqui o quadro que mostra o numero de primeiras vias de despachos que serviram de baze á apuração dos elementos estatisticos referentes á mercadorias:

Média mensal : 46.856 despachos.

Importação = 62 % — Exportação = 38 %.

Os diferentes transportes efetuados mediante pagamento efetivo dos respetivos fretes — com excluzão dos *por conta dos Estados, dos Ministerios e da Prefeitura do Distrito Federal* — estam reprezentados no quadro seguinte, e em comparação com os de 1907 :

	IMPORTAÇÃO				EXPORTAÇÃO			
	1907		1908		1907		1908	
	Traf. proprio	Traf. mutuo	Traf. proprio	Traf. mutuo	Traf. proprio	Traf. mutuo	Traf. proprio	Traf. mutuo
	%	%	%	%	%	%	%	%
Toneladas . . .	33.17	6.42	31.27	5.[illegible]5	52.16	8.25	52.73	7.12
Toneladas - kilometros	27.50	7.00	25.62	6.41	57.35	7.85	58.13	6.81
Frete para Central.	33.68	7.41	35.[illegible]5	7.58	27.50	8.80	28.77	7.12

Verifica-se, pois, que, da importancia total dos fretes efetivamente pagos, coube á Estrada :

	1908	1907
arrecadada em trafego proprio	64.12 %	60.67 %
e em trafego mutuo.	14,70 %	16.21 %
	78.82 %	76,88 %
e ás diferentes estradas em trafego mutuo os restantes	21,18 %	23.12 %:

sendo :

á União Valenciana	0.59 %	0,46 %
á Commercio e Rio das Flores, ...	0.34 %	0.32 %
á Juiz de Fóra a Piau	0.77 %	0.80 %
á Leopoldina.	2,23 %	6.00 %
á Oeste de Minas	7,80 %	6,41 %
á Minas e Rio, Sapucahy e Navegação do Sapucahy .	9,45 %	9.13 %

Os transportes efetuados, na importancia de 35.102:307$, foram :

	1908	1907
Pagando, 28.808:233$, ou	82,07 %	87.17 %
Gratuito, 722:394$, ou.	2,06 %	0,65 %
Em serviço da Estrada, 5.571:680$, ou	15,87 %	12,18 %
	100,00 %	100,00 %:

sendo a seguinte a distribuição por natureza dos transportes:

	PAGANDO		GRATUITO		EM SERVIÇO DA ESTRADA	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908
	%	%	%	%	%	%
Animais.	3.90	4.09	3.96	1.76	1.08	—
Bagajeas	1.60	1.52	—	—	—	—
Carros e veiculos.	—	—	—	—	0,02	0.03
Encomendas.	6.60	6.00	23.46	14.63	36.70	35.09
Mercadorias	55.40	52.00	11.98	48.38	42.90	41.45
Viajantes	32.50	36.39	60.60	37.23	20.30	23.73
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

A importancia dos transportes em serviço da Estrada foi assim distribuida :

	1908	1907
Primeira divizão	3,58 °/₀	0,23 °/₀
Segunda »	35,21 °/°	35,00 °/₀
Terceira »	0,01 °/₀	0,19 °/₀
Quarta »	29,89 °/₀	35,33 °/₀
Quinta »	30,15 °/₀	28,60 °/₀
Sexta »	1,16 °/₀	0,47 °/₀
Linha auxiliar	—	0,18 °/₀
	100,00 °/₀	100,00 °/₀

Examinando-se os quadros adiante aprezentados, e sendo de 1.763,656 km a extensão média em trafego da Estrada de Ferro Central, em 1908, verifica-se que:

1.°) — o numero de viajantes do interior, referidos á extensão média, foi de :

1907		1908
42.215,	na 1ª classe,	48,068
52.822,	na 2ª classe,	48.079
95.037 ;		96.147 ;

2°.) — o numero de animais, referido á extensão média, foi de :

1907	1908
46.129	43,530,4 ;

3.°) — a tonelajem de bagajens e encomendas, referida á extensão média, foi de:

1907	1908
6.281,7	5.762

e a de mercadorias :

1907	1908
193.107,6	188.103,7 ;

4.°) — o percurso médio de um viajante do interior foi de :

	1907 km.	1908 km.
para a 1ª classe	78,1	73,0
» » 2ª »	45,5	45,1
total	55,8	55,8 ;

5.°) — o percurso médio de um animal foi de :

1907 km.	1908 km.
256,9	236 ;

6.º) — o percurso médio de uma tonelada de bagajens e encomendas foi de:

1907	1908
km.	km.
137,4	134,8

e o de uma tonelada de mercadorias:

1907	1908
km.	km.
207,9	242,2;

	1907	1908
7.º) — a receita média do trafego, por kilometro trafegado, referente á viajantes, foi de: . .	6:614$342	6:837$285
a referente á bagajens e encomendas, de .	2:476$520	2:390$537
» » » animais, de	725$837	674$427
» » » carros e veículos, de . . .	8$223	12$432
» » » mercadorias, de	11:337$384;	9:981$090;

8.º) — o produto médio de um viajante embarcado foi:

	1907	1908
para os suburbios, de.	$190	$191
» o interior, de	2$573;	2$692;

9.º) — o produto médio de um viajante-kilometro foi:

	1907	1908
para os suburbios, de.	$013	$013
» o interior, de	$046;	$048;
10.º) — o produto médio de uma tonelada de mercadoria embarcada	12$182	12$872;
11.º) — o produto médio de uma tonelada-kilometro de mercadoria	$059	$053;
12.º) — o producto médio de uma tonelada de carga embarcada, excluidos os animais . .	14$117	15$126;
13.º) — o produto médio de uma tonelada de carga transportada a um kilometro (excluidos os animais)	$069	$064;
14.º) — o numero médio de toneladas de mercadorias por trem-kilometro (mixto e de cargas) foi de	73,32	78,71
e por vagão-kilometro (carregado e vazio) .	4,13	4,42;

Nos suburbios, — em cada carro de viajantes, o numero médio de logares, foi:

	1907	1908
oferecidos	38,63	33,32
ocupados	15,61	21,64;
sendo a taxa de utilização, de.	40,42 °/₀	64,94 °/₀.

Por trem de viajantes, o numero médio de logares, foi:

	1907	1908
oferecidos	674	447,7
ocupados	272,4	290,8;

No interior, — em cada carro de viajantes, o numero médio de logares foi:

	1907	1908
oferecidos	22,47	32,06
ocupados	6,21	5,10;
sendo a taxa de utilização, de	27,66 °/₀	15,91 °/₀.

Por trem de viajantes, ou mixtos, o numero médio de logares foi:

	1907	1908
oferecidos	119,4	202,9
ocupados	33,0	32,3.

O numero total de toneladas-kilometro foi:

pezo util	395.860.754	399.772.854
pezo bruto (morto e util)	1.266.032.258	1.277.205.613
utilização	31,27 °/₀	31,31 °/₀
taxa de utilização dos vagões de mercadorias. .	28,72 °/₀	30,17 °/₀.

A despeza total, em 1908, foi de 32.182:377$, que se decompõe em:

22.107:709$ (ou 68.70 °/₀) com o pessoal
e 10.074:668$ (ou 31.30 °/₀) com material;

sendo o coeficiente de trafego, ou a relação da despeza para a receita, de:

1908	1907
105,5 °/₀	98,12 °/₀

A despeza por kilometro trafegado foi de :

1907	1908				
374$021	367$994	para a	1ª	divizão	(administração central),
5:906$494	5:964$636	» »	2ª	»	(trafego),
362$085	346$348	» »	3ª	»	(contabilidade),
6:630$464	6:832$996	» »	4ª	»	(locomoção),
4:968$802	5:289$156	» »	5ª	»	(via permanente e edificios),
18:247$536	18:801$719	» total.			

A despeza de custeio foi de :

	1908	1907	1906
por trem kilometro	3$803	3$633	4$117
» veículo-kilometro.	$215	$214	$244
por tonelada-kilometro de pezo util transportado . .	$80,50	$80,45	$80,44.

	1908	1907
O custo de um viajante-kilometro foi de	$021	$021
» » » uma tonelada-kilometro de mercadorias . . .	$048	$052

A determinação do custo de um viajante-kilometro e de uma tonelada-kilometro de mercadorias foi bazeada na hipoteze de serem as despezas proporcionais, respetivamente, ao numero de veículos-kilometro empregados nos respetivos transportes.

Acidentes

Durante o ano de 1908, foram rejistados 255 acidentes, em que ficaram avariados 71 veículos e 23 locomotivas. Entre as 313 pessoas ofendidas, pela maior parte vitimas da propria imprudencia, houve 155 mortas e 158 feridas. No numero das mortas, os viajantes entraram com o coeficiente de cerca de 17 °/₀ e das feridas cerca de 7 °/₀.

Tendo sido transportados cerca de 23 e meio milhões de viajantes (exatamente 23.335.070), houve, apenas, 1 *morto* para 150.549 viajantes e 1 *ferido* para 147.690. Em 1907, houve 531 acidentes, com 321 vitimas, das quais 90 mortas.

Acidentes — 1908

ESPECIFICAÇÕES				JANEIRO	Fevereiro	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO	TOTAL
Chóques				3	4	1	5	2	2	4	1	4	3	—	1	30
Descarrilamentos	Por animais			—	1	—	—	2	—	—	—	1	1	1	—	6
Descarrilamentos	Por outros motivos	Em chaves	Responsabilidade: Trafego	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
			Responsabilidade: Linha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
			Responsabilidade: Locomoção	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
			Responsabilidade: Ignorada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
		Fóra de chaves	Responsabilidade: Trafego	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96
			Responsabilidade: Linha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
			Responsabilidade: Locomoção	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
			Responsabilidade: Ignorada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Material rodante deteriorado			Locomotivas	2	1	—	—	5	3	3	1	1	5	2	—	23
			Veiculos	8	1	2	3	22	2	9	5	6	5	2	6	71
Pessoas	Mortas		Viajantes	1	—	—	—	—	—	8	8	4	3	1	1	26
			Funcionarios	7	1	3	1	—	—	9	4	8	8	4	4	49
			Estranhos	8	3	8	10	—	2	7	13	10	7	7	5	80
	Feridas		Viajantes	—	2	4	1	1	1	—	1	2	—	—	—	12
			Funcionarios	3	9	12	12	10	10	—	—	—	—	—	1	57
			Estranhos	2	10	10	14	10	10	9	4	6	7	4	3	89

Pessoal

Em 31 de dezembro de 1908, existiam 12.470 funcionarios de todas as categorias, desde o diretor até os simples trabalhadores, assim distribuidos pelas divizões :

1.ª divizão	— Administração central	206
2.ª »	— Trafego	4.083
3.ª »	— Contabilidade	204
4.ª »	— Locomoção	3.789
5.ª »	— Via permanente e edificios	4.188,

o que dá :

7 funcionarios por kilometro de extensão e um funcionario por 32.057 toneladas-kilometro de *pezo util* transportadas.

Quantidade de primeiras vias de despachos, que serviram, em 1908, de baze á apuração dos elementos estatisticos referentes á mercadorias

Quantidade de despachos da Maritima expedidos durante o ano de 1908

Fóra a Piau.	205	134	160	124	188	125	112	107	183	132	133	113	198	189	135	267	246	272	243	239	135	143	140	75	2.151	1.951
Estrada de Ferro Rio das Flores	234	88	276	86	260	154	269	214	260	216	275	335	335	278	321	207	295	227	232	244	249	196	247	206	3.306	2.541
Companhia Viação Ferrea Sapucahy	1.087	810	1.281	908	1.028	865	833	662	981	791	998	650	963	791	985	623	1.164	626	1.026	756	980	642	1.045	791	12.374	8.915
Navegação da Sapucahy .	128	101	217	74	205	78	349	126	229	98	226	88	210	68	232	63	233	69	307	196	176	57	245	72	2.850	1.000
Total mensal. . .	7.051	4.191	8.[illegible]	4.013	7.195	4.577	7.318	4.762	7.775	5.933	7.233	5.146	7.625	5.563	8.139	4.346	8.410	4.865	5.766	5.157	7.[illegible]	[illegible]	7.592	5.400	91.429	[illegible]

	TOTAIS		TOTAL GERAL
	Importação	Exportação	
Maritima	167 219	—	167.219
1ª á 6ª Seção da Linha do Centro	31.938	68.155	100.093
Ramal de Santa Cruz.	557	10.016	10.573
» » Paracamby.	173	1.293	1.466
» » Porto Novo.	518	4.581	5.099
» » Ouro Preto.	919	4.512	5.431
» » Bello Horizonte	2.218	2.932	5.150
» » Lavras e Angra	154	2.148	2.302
Linha Auxiliar	4.681	5.186	9.867

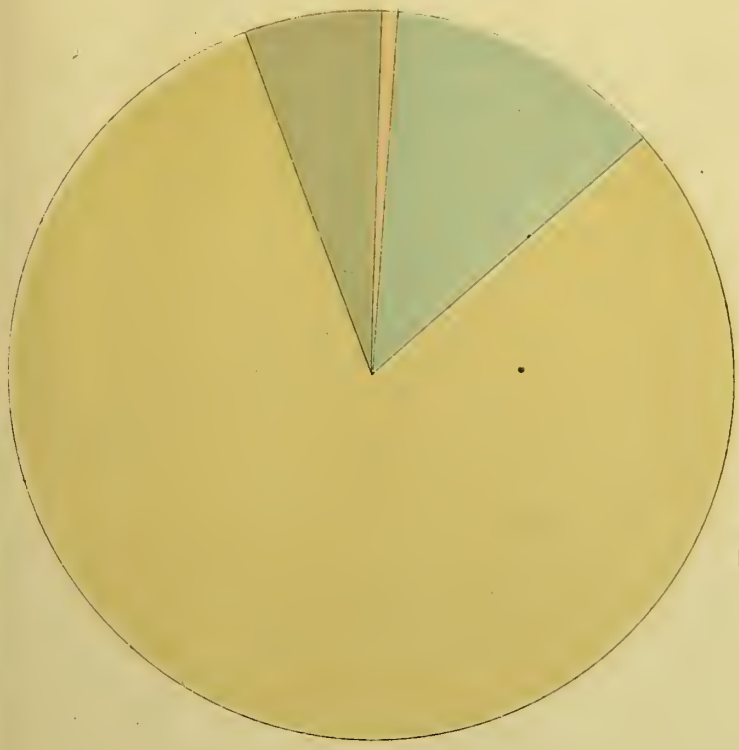
Quantidade de primeiras vias de despachos, que subiram, em 1900, de base a apuração dos elementos estatísticos referentes a mercadorias

Quantidade de despachos de Marítima expedidos durante o ano de 1900

Quantidade de despachos de Tráfego Próprio expedidos durante o ano de 1900

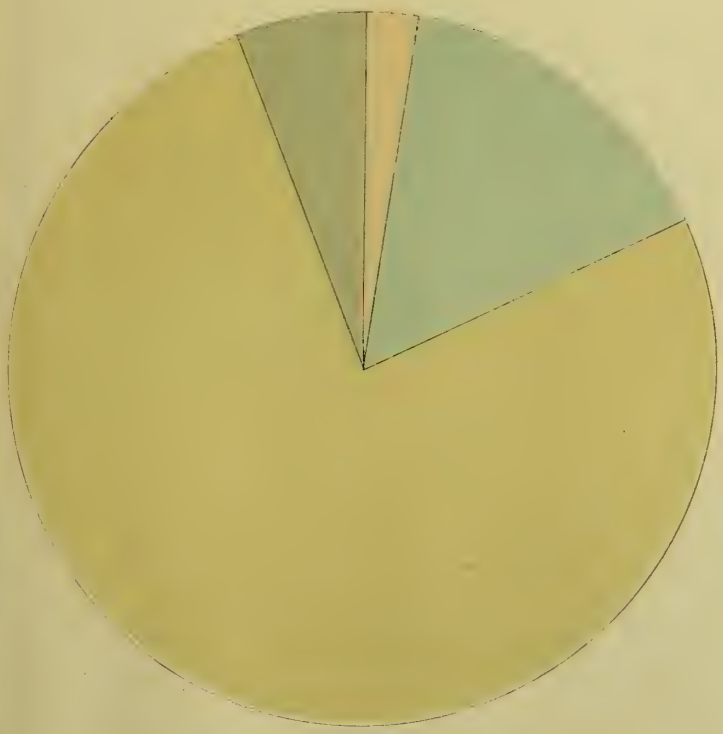
Quantidade de despachos de Tráfego Mútuo expedidos durante o ano de 1900

Receitas do trafego-1907



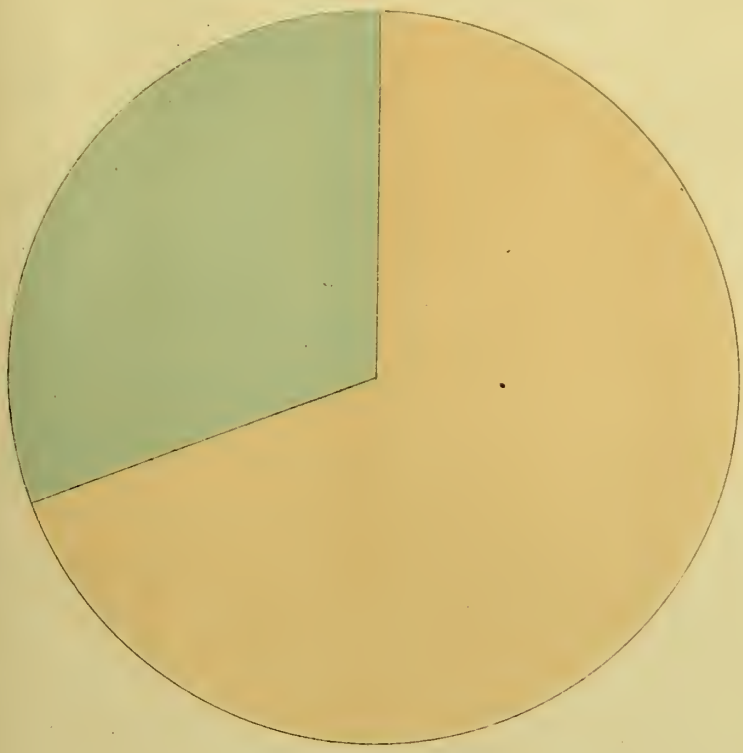
Por conta da Prefeitura do Distrito Federal; dos E. de Minas, do Rio e de S. Paulo; e dos diversos Ministerios	2.039:155$000
Pagando	29.167:899$000
Gratuito	230:265$000
Em serviço da Estrada	4.361:214$000
	35 798:533$000

Receitas do trafego-1908



Por conta da Prefeitura do Distrito Federal: dos Estados de Minas, Rio de Janeiro e de São Paulo; e dos diversos Ministerios	2.068:332$000
Pagando	26.739:901$000
Gratuito	722:394$000
Em serviço da Estrada	5.571:680$000
	35.102 307$000

Despeza – 1907



Pessoal	21.920:641.000
Material	9.925.185000
	31 845:826.000

Despeza – 1908

Pessoal	22.107:709$000
Material	10.074:668$000
	32.182:377$000

RECEITAS DO TRAFEGO

Rezumo geral

1908	RECEITA EFETIVA	RECEITA FICTICIA	EM SERVIÇO DA ESTRADA	TOTAIS
Animais	1.176:617$000	12:665$000	176$000	1.189:458$000
Bagajens	435:798$000	—	—	435:798$000
Carros e veiculos	19:863$000	489$000	1:575$000	21:927$000
Encomendas	1.729:210$000	105:551$000	1.955:526$000	3.790:287$000
Mercadorias	14.977:633$000	334:882$000	2.292:704$000	17.605:219$000
Viajantes	10.469:112$000	268:807$000	1.321:699$000	12.059:618$000
Totais	28.808:233$000	722:394$000	5.571:680$000	35.102:307$000
Porcentajens sobre os totais 1908.	82,07 %	2,06 %	15.87 %	100,00 %
Porcentajens sobre os totais 1907.	87,17 %	0,65 %	12,18 %	100,00 %

DESPEZA

Quadro estatistico geral correspondente ao ano de 1908:

DEZIGNAÇÃO DA DESPEZA	DESPEZAS POR ESPECIES			RELAÇÕES POR CENTO		
	Pessoal	Material	Totais	Pessoal %	Material %	Totais %
Administração Central	567:446$000	92:198$000	659:644$000	2,57	1.00	2,05
Tráfego	8.635:386$000	1.781:637$000	10.417:023$000	39,06	17,80	32,36
Contabilidade	610:208$000	38:386$000	648:594$000	2,76	—	2,02
Locomoção	5.316:483$000	6.377:375$000	11.693:858$000	24,05	63,34	36,34
Via permanente e edificios	6.978:186$000	1.785:072$000	8.763:258$000	31,56	17,86	27,23
Totais	22.107:709$000	10.074:668$000	32.182:377$000	100,00	100,00	100,00
Porcentajens sobre os totais	68,70 %	31.30 %				
Idem, em 1907	68,83 %	31,17 %				

Observação. — Na verba — material do Trafego — acham-se incluidas as despezas feitas para o Trafego pelas outras divizões.

RECEITA

Quadro estatistico geral correspondente aos anos de 1907 e 1908, comparativamente

DEZIGNAÇÃO DAS VERBAS DA RECEITA		RECEITAS POR ESPECIES		RELAÇÕES POR CENTO °/o	
		1908	1907	1908	1907
Animais não especificados		13:226$000	18:216$000	4,09	3,90
Gado azinino, cavalar e muar		52:724$000	57:791$000		
» caprino, lanijero e suino		150:448$000	135:291$000		
» vacum		960:219$000	1.005:217$000		
Bagajens		435:798$000	499:381$000	1,52	1,60
Carros e veiculos		19:833$000	12:387$000		
Encomendas		1.729:210$000	1.967:942$000	6,00	6,31
Mercadorias	Artefatos ceramicos	31:358$000	20:694$000		
	Artigos estranjeiros diversos	555:918$000	700:915$000		
	Assucar	471:713$000	635:763$000	1,64	2,04
	Bebidas alcoolicas	142:857$000	184:926$000		
	» não alcoolicas	516:739$000	608:740$000		
	Café	2.025:039$000	3.498:256$000	7,03	11,21
	Cal e outros materiais de construção	411:968$000	596:686$000		
	Carne verde	123:492$000	166:601$000		
	Carvão mineral	128:497$000	182:517$000		
	Cereais	666:416$000	643:310$000	2,31	2,06
	Combustivel vejetal	270:754$000	253:759$000		
	Couros e péles	173:728$000	174:217$000		
	Fumo	258:995$000	237:956$000		
	Generos alimenticios	1.774:163$000	1.684:631$000	6,16	5,40
	Maquinas, aparelhos e utensilios	210:362$000	202:882$000		
	Madeiras	263:939$000	318:263$000		
	Matérias inflamaveis	651:548$000	684:120$000	2,23	2,19
	» primas	163:170$000	218:416$000		
	Minério	1.384:180$000	1.373:044$000	4,80	4,40
	Ouro	44:088$000	77:432$000		
	Sal	648:487$000	823:981$000	2,25	2,65
	Tecidos e manufaturas de tecidos estranjeiros	174:258$000	33:125$000		
	» » » » » nacionais	858:813$000	1.022:945$000	2,98	3,27
	Vários artigos não especificados	3.026:793$000	2.958:956$000		
		18.339:121$000	20.998:360$000		

DESIGNAÇÃO DAS VERBAS DA RECEITA		RECEITAS POR ESPECIES		RELAÇÕES POR CENTO %	
		1908	1907	1908	1907
	Transporte	18.339:121$000	20.998:360$000		
Interior	Viajantes de 1.ª classe	3.952:295$000	3.632:247$000	22,88	20,60
	» » 2.ª »	2.639:301$000	2.795:305$000		
Suburbios	Viajantes de 1.ª classe	1.507:305$000	1.532:299$000	13,12	12,11
	» » 2.ª »	2.372:121$000	2.247:843$000		
	Total	28.808:233$000	31.207:054$000		
Armazenajens		72:220$000	91:216$000		
Multas	Por infração do Regulamento	28:808$000	30:426$000		
	» » de contrato	17:650$000	5:975$000		
Receitas de Officinas		—	—		
» » obras particulares		—	—		
» diversas		472:453$000	477:118$000		
Telegrafo		59:501$000	55:549$000		
Trens especiais		—	—		
Receita eventual	Venda de objetos inuteis	48:679$000	54:810$000		
	» » dezenhos e taxas de analizes		22:789$000		
		29.507:544$000	31.944:937$000		
Porcentajens diversas		111:907$000	116:102$000		
Receita de proprios		57:857$000	60:389$000		
» ficticia		801:253$000	333:568$000		
Total geral		30.478:561$000	32.454:996$000		

Observação.— A receita correspondente á *trens especiais* está compreendida na rubrica — *receitas diversas.*

TOTAIS

RE	ero	Viajantes-kilometro	Pezo em tons. viajantes-kilometro	Fretes		
				Central	Trafego mutuo	Total
Suburbios . .	879	304.438.182	21.310.672	3.877:516$	—	3.877:516$
Interior — Impor	830,5	32.456.893	2.271.982	1.646:019$	51:398$	1.697:417$
Interior — Expo	159	37.865.338	2.650.574	1.826:281$	3:573$	1.829:854$
Interior — Impor	322,5	21.341.312	1.493.892	787:713$	13:138$	800:851$
Interior — Expor	196,5	22 062 951	1.544.406	809:048$	3:371$	812:419$
To	558,5	113.726.494	7.960.854	5.069:031$	71:480$	5.140:511$
Receitas de ca		—	—	299:703$	—	299:703$
Por conta dos e de S. Pa	154,5	6.255.285	438.870	234:227$	—	234:227$
Por conta dos	804	22.015.005	1.541.050	777:008$	—	777:008$
» » da F	424	387.040	27.093	10:640$	—	10:640$
Cadernetas —	273	583.000	40.810	200:957$	—	200:957$
To	.093	447.405.006	31.319.349	10.169:112$	71:480$	10.540:592$
Em serviço da	.958	22.652.815	1.585.697	1.321:699$	—	1.321:699$
Transporte gra	.019	3.950.213	276.515	268:807$	—	268:807$
Tot	.070	474.008.034	33.181.561	12.059:618$	71:480$	12.131:098$
	.646	459.6[illegible]2.008	32.174.939	11.215:187$	91:190$	11.307:377$

TOTAIS

	Numero	Viajantes-kilometro	Pezo em tons. dos viajantes-kilometro	Fretes—Central
Central á Maxa	19.306.5[illegible]0	—	—	—
Ramal de Sant	640.221,5	—	—	—
Linha auxiliar	181.615,5	—	—	—
Ramal de S. P	167.492	—	—	—
	20.295.879	304.438.182	21.310.672	3.877:516$
	19,900.078,5	298.501.175	20.895.031	3.780:142$

$ 99.772.854
33.181.561
$ 66.591.293

VIAJANTES

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

CLASSE	Exportação					TOTAIS				
	Numero	Viajantes-kilometro	Pezo em T. dos viajantes-kilometro	Fretes		Numero	Viajantes-kilometro	Pezo em T. dos viajantes-kilometro	Fretes	
				Central	Trafego mutuo				Central	Trafego mutuo
	214.473,5	—	—	566:964$	1:400$	513.411,5	—	—	1.947:642$	31:436$
	8.968	—	—	13:738$	—	24.569	—	—	68:982$	—
	367	—	—	888$	—	1.209	—	—	3:893$	—
	5.380	—	—	40:693$	—	58.444	—	—	742:619$	23:535$
	3.627	—	—	5:090$	—	14.797	—	—	25:491$	—
	—	—	—	—	—	45.289	—	—	676.438$	—
	—	—	—	—	—	4.320	—	—	7:244$	—
	232.815,5	15.560 473	1.089.233	627:373$	1:400$	662.039,5	70.322.231	4.922.556	3.472:300$	54:971$

SSE

VIAJANTES

INTERIOR	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

INTERIOR 1908 — Por conta da Prefeitura, dos Estados e dos Ministerios ábaixo especificados.	VIAJANTES DE 1.ª CLASSE				VIAJANTES DE 2.ª CLASSE				TOTAIS			
	Numero	Viajantes-kilometro	Pezo em tons. dos viajantes-kilometro	Fretes Central	Numero	Viajantes-kilometro	Pezo em tons. dos viajantes-kilometro	Fretes Central	Numero	Viajantes-kilometro	Peso em tons. dos viajantes-kilometro	Fretes Central
Estado de Minas . . .	5.487	1.087.123	76.099	65:349$000	12.038,5	3.159.703	221.179	64:413$000	17.525,5	4.246.826	297.278	129:762$000
» do Rio	2.498	113.879	7.972	6:871$000	3.551,5	247.816	17.347	5:001$000	6.049,5	361.695	25.319	11:872$000
» de S. Paulo . .	4.852	1.072.804	75.096	74:428$000	5.727,5	573.960	40.177	18:165$000	10.579,5	1.646.764	115.273	92:593$000
Ministerio do Exterior .	306	8.376	586	299$000	—	—	—	—	306	8.376	586	299$000
» da Fazenda .	8.395	485.167	33.962	28:410$000	11,5	1.677	117	69$000	8.406,5	486.844	34.079	28:479$000
» da Guerra . .	422.424	12.888.594	902.201	465:811$000	87.642	3.951.525	276.607	98:961$000	510.066	16.840.119	1.178.808	564:772$000
» do Interior. .	111.520,5	2.479.206	173.544	98:989$000	29.734	1.164.168	81.492	25:039$000	141.254,5	3.643.374	255.036	124:028$000
» da Marinha .	819	72.372	5.066	4.700$000	331,5	76.495	5.355	2:805$000	1.150,5	148.867	10.421	7:505$000
» da Viação . .	11.955,5	730.153	51.111	46:946$000	4.665	157.272	11.009	4:981$000	16.620,5	887.425	62.120	51:926$000
Prefeitura do D. Federal.	10.204	310.504	21.735	9:036$000	4.220	76.536	5.358	1:603$000	14.424	387.040	27.093	10:640$000
Totais.	578.461	19.248.178	1.347.372	800:839$000	147.921,5	9.479.152	658.641	221:037$000	726.382,5	28.657.330	2.006.013	1.021:876$000
» em 1907. . .	431.235	15.586.152	1.091.030	636:595$000	123.448,5	9.106.093	637.426	192:349$000	554.683,5	24.692.245	1.728.456	828:944$000

EM SERVIÇO DA ESTRADA — 1908	VIAJANTES DE 1ª CLASSE				VIAJANTES DE 2ª CLASSE				TOTAIS			
	Numeros	Viajantes kilom.	Pezos em tons. dos viajantes km.	Fretes Central	Numeros	Viajantes kilom.	Pezos em tons. dos viajantes km.	Fretes Central	Numeros	Viajantes kilom.	Pezos em tons. dos viajantes km	Fretes Central
Primeira divizão	10.186	2.142.242	149.957	193:092$000	1.017	99.693	6.978	3:165$000	11.203	2.241.935	156.935	196:257$000
Segunda »	165.356	5.637.710	394 640	273:611$000	37.693	4.204.900	294.343	187:597$000	203.049	9.842.610	688.983	461:208$000
Terceira »	844	80.400	5.628	5:011$000	—	—	—	—	884	80.400	5.628	5:011$000
Quarta »	8.547	598.402	41.888	71:225$000	16.117	592.342	41.461	27:238$000	24.664	1.190.744	83.352	98:463$000
Quinta »	21.046	4 922.130	344.550	350:791$000	150.606	3.883.183	271.823	182:308$000	171.652	8.805.322	616.373	533:099$000
Sexta »	1.085	271.480	19.003	18:319$000	1.421	220.324	15.423	9:339$000	2.506	491.804	34.426	27:658$000
Totais	207.104	13.652.373	955.666	912:052$000	206 854	9.000.442	630.031	409:617$000	413.958	22.652 815	1.585.697	1.321:699$000
» em 1907. . . .	129.633.5	5.479.020	383.532	417:970$000	227.490	10.995.034	769.653	462:976$000	357.123.5	16.474.054	1.153.185	880:955$000

TRANSPORTES GRATUITOS (Receita fiscal)	VIAJANTES DE 1ª CLASSE				VIAJANTES DE 2ª CLASSE				TOTAIS			
	Numeros	Viajantes kilom.	Pezos em tons. dos viajantes km	Fretes Central	Numeros	Viajantes kilom.	Pezos em tons. dos viajantes km	Fretes Central	Numeros	Viajantes kilom.	Pezos em tons. dos viajantes km	Fretes Central
Em 1908	14.128	1.911.484	135.904	194:424$000	7.891	2.038.729	140.611	84:383$000	22.019	3.950.213	276.515	268:807$
Totais em 1907	4.933.5	659.336	46.153	50:906$000	60.596	2.782.014	194.741	88:542$000	65.529.5	3.441.350	240.891	139:538$

RECEITA DE DORMITORIOS	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total
1908	21:390$000	19:670$000	21:650$000	21:572$000	21:728$500	23:280$000	25:633$500	25:388$000	25:016$000	32:087$500	38:427$500	23:880$000	299:703$000
1907	19:090$000	17:770$000	20:950$000	21:480$000	22:560$000	22:940$000	24:250$000	22:530$000	23:830$000	23:390$000	22:450$000	20:490$000	261:730$000

CADERNETAS-KILOMETRICAS 1908	VIAJANTES DE PRIMEIRA CLASSE		
	Numero	Viajantes kilom.	Peso em tons. dos viaj.-kilom.
1.000 kilometros	104	104.000	7.280
2.000 »	96	192.000	13.440
3.000 »	45	135.000	9.450
4.000 »	12	48.000	3.360
5.000 »	4	20.000	1.400
6.000 »	10	60.000	4.200
12 000 »	2	24.000	1.680
Totais.	273	583.000	40.810

Mercadorias

REZUMO GERAL	PEZO EM TONELADAS		TONELADAS—KILOMETRO		FRETES					
					Central		Trafego-mutuo		Total	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
Pagando	1.042.074	1.042.548	275.312.895	271.939.009	16.462:499$	14.123:088$	4.950:281$	3.796:527$	21.412:780$	17.919:615$
Por conta dos Estados do Rio, Minas e S. Paulo	2.547	1.721	288.467	754.726	66:910$	41:147$	—	—	66:910$	41:147$
Por conta dos Ministerios	9.259	19.183	1.903.639	2.646.796	771:932$	812:035$	—	—	771:932$	812:035$
Por conta da Prefeitura do Distrito Federal	60	118	4.933	3.716	744$	1:363$	—	—	744$	1:363$
Totais	1.053.940	1.063.570	277.509.934	275.344.247	17.302:135$	14.977:633$	4.950:281$	3.796:527$	22.252:416$	18.774:160$
Em serviço da Estrada	522.304	300.495	49.037.944	54.188.417	1.873:347$	2.292:704$	—	—	1.873:347$	2.292:704$
Transporte gratuito	1.497	5.292	532.378	2.217.475	27:563$	334:882$	—	—	27:563$	334:882$
Totais gerais	1.577.441	1.369.357	327.080.256	331.750.139	19.203:045$	17.604:219$	4.950:281$	3.796:527$	24.153:326$	21.401:746$

Mercadorias cujo valor mais avulta nos transportes

	1907					1908				
	PEZO EM TONELADAS	TONELADAS KILOMETRO	FRETES			PEZO EM TONELADAS	TONELADAS KILOMETRO	FRETES		
			Central	Trafego mutuo	Total			Central	Trafego mutuo	Total
Assucar	37.070	10.592.597	635:763$	173:978$	809:741$	32.427	8.411.749	471:713$	166:308$	638:021$
Café	103.132	25.841.424	3.498:258$	2.132:360$	5.630:618$	69.103	16.100.649	2.025:069$	1.032:671$	3.057:740$
Cereais	61.754	16:482.123	643:312$	127:767$	771:079$	74.462	19.504.056	666:416$	130:884$	797:300$
Generos alimenticios	111.514	29.795.031	1.684:629$	418:972$	2.103:601$	127.621	33.574.150	1.774:163$	423:312$	2.197:475$
Materias inflamaveis	13.052	3.572.089	684:120$	198:699$	882:819$	11.587	3.370.443	651:548$	191:341$	842:889$
Minerios manganez	227.061	104.069.867	1.373:044$	—	1.373:044$	232.564	107.761.422	1.384:180$	—	1.384:180$
Sal	33.562	12.507.819	823:981$	388:416$	1.212:397$	41.296	14.426.538	648:487$	372:044$	1.020:531$
Tecidos e manufaturas nacionais	16.210	5.525.819	1.022:944$	183:143$	1.206:087$	15.062	4.645.708	858:813$	146:884$	1.005:697$

ANO DE 1908	IMPORTAÇÃO						EXPORTAÇÃO		
	Agencia geral, S. Diogo e Central			Linha Auxiliar			Linha Auxiliar		
	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.
Artefatos ceramicos	9.950	815	151$400	570	290	14$000	134	3	2$900
Artigos estranjeiros diversos	450.275	78.555	17:180$400	61.420	4.342	1:227$000	26	4	1$800
Assucar	398.506	9.177	2.599$200	482.011	51.257	6:078$300	186	3	$500
Bebidas alcoolicas	583.501	11.651	3:810$800	27.468	1.218	512$300	45.943	3.702	777$400
Bebidas não alcoolicas	272.602	32.818	10:013$800	41.702	4.442	1:925$000	208	4	2$400
Café	151.379	2.341	687$000	3.971	80	37$800	1.308.153	175.572	32:685$100
Cal e outros materiais	2.009.724	28.267	2:857$400	165.718	4.077	466$200	2.077.580	37.578	2:750$700
Carvão mineral	1.719.770	28.493	3:180$900	385.550	8.513	697$100	—	—	—
Cereais	1.490.502	32.765	5:433$900	245.436	21.629	2:192$800	1.332.502	158.009	8:995$600
Combustivel vejetal	11.000	126	18$100	705.408	13.772	841$900	21.856.127	1.365.034	66:512$500
Couros e peles	48.148	19.183	5:617$200	254	32	22$000	93	12	3$900
Fumo	12.767	4.296	1:031$800	1.602	159	93$500	1.028	152	50$200
Generos alimenticios	4.841.775	104.252	18:264$500	779.913	75.113	8:694$600	374.055	37.647	2:927$000
Maquinas, aparelhos, etc.	907.767	49.524	7:636$200	14.130	1.345	350$900	36.761	3.150	124$500
Madeiras	1.542.726	23.769	2:763$800	435.242	9.356	1:036$800	1.106.700	85.156	5:020$700
Materias inflamaveis	110.354	11.547	4:141$200	100.926	12.176	4:158$400	166	13	4$100
Materias primas	350.086	9.537	1:679$500	2.652	319	91$000	85	9	2$300
Sal	260.223	4.871	1:595$000	217.291	26.065	3:320$800	—	—	—
Tecidos e manufatura de tecido nacional	508.638	240.703	54:869$900	42.549	5.248	1:280$400	348	24	10$500
Idem, idem, idem estranjeiro	242.764	118.086	23:039$800	8.116	980	494$000	—	—	—
Varios artigos não especificados	3.599.909	703.385	208:339$400	785.893	108.895	12:738$600	1.156.122	102.696	4:347$900
Total	19.522.396	1.514.164	385:268$100	4.510.962	352.317	46:308$200	29.296.307	1.968.888	124:226$200

Bitóla de 1m,60 — Primeira secção da Linha do Centro

Extensão 62km,00

Estações — Maritima, Praia Formoza, S. Christovam, Mangueira, S. Francisco Xavier, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Meyer, Todos os Santos, Engenho de Dentro, Encantado, Piedade, Frontin, Cascadura, Madureira, D. Clara, Rio das Pedras, Deodóro, Anchieta, Mesquita, Maxambomba, Morro Agudo, Austin, Ottoni e Belém.

ANO DE 1903	MARITIMA PARA A 1ª SECÇÃO			IMPORTAÇÃO DA 1ª SECÇÃO			IMPORTAÇÃO DA 1ª SECÇÃO		
	Pezo em kgs.	Ton. km.	Fretes etc.	Pezo em kgs.	Ton. km.	Fretes etc.	Pezo em kgs.	Ton. km.	Fretes etc.
Artefatos ceramicos	1.303	46	20$400	124.859	15.793	1:641$200	460.713	12.782	1:384$900
Artigos estranjeiros diversos	236.977	5.452	1:484$600	8.591	3.050	422$000	6.794	253	70$300
Assucar	238.083	9.853	2:461$600	49.031	2.509	587$800	1.360	11	4$500
Bebidas alcoolicas	22.568	877	595$400	9.955	393	102$100	334.166	10.821	2:785$900
Bebidas não alcoolicas	121.241	5.094	2:527$300	41 115	1.691	758$500	3.907	156	67$800
Café,	37.539	954	158$100	7.734	165	93$800	57.690	1.764	450$900
Cal e outros materiais	1.575.413	21.906	3:364$400	617.576	21.108	1:894$500	11.363.135	252 275	17:920$200
Carne verde	—	—	—	—	—	—	11.451.805	293.058	29:040$500
Carvão mineral	4.922.952	119.892	8:133$900	8.100	154	8$100	19.000	266	16$000
Cereais	470.727	18.318	2:567$300	70.630	2.551	522$200	241.458	17.359	1:132$700
Combustivel vejetal	25	1	$700	375.235	13.586	730$900	9.143.261	328.808	20:648$400
Couros e peles	246	7	4$500	19.243	1.427	318$400	1.300.074	37 570	9:176$400
Fumo	732	28	27$800	3.340	162	94$500	1.864	37	26$400
Generos alimenticios	1.063.830	43.618	8:322$700	883.395	343.620	11:993$000	6.690.663	155.170	14:928$200
Maquinas, aparelhos etc.	1.090.377	13.912	2:980$400	183.835	11.192	679$300	45.671	1.508	282$300
Madeiras	1.878.264	33.233	4:161$000	235.325	7.434	1:659$400	231.113	10.803	682$200
Materias inflammaveis	3 5.976	8.413	4:068$100	4.146	691	160$800	811	30	9$700
Materias primas	32.805	558	200$900	10.328	1.667	249$100	430 325	13.447	3:600$100
Sal	610.856	21.127	2:521$100	3.961	243	56$500	510	6	59$000
Tecido e manufatura, tecidos nacionais	15.012	701	383$400	43.795	20.657	3:951$700	244.399	5.620	2:231$400
» » » » estranjeiros	2.110	109	62$800	53	31	9$700	—	—	—
Varios artigos não especificados	662.686	18.491	5:450$100	299 764	52.488	8:621$600	1.178.813	29.872	5:900$000
Total	13.299.722	322.590	49:496$500	3.000.022	503.613	34:555$400	43.257.563	1 171.622	110:519$900

Bitóla de 1m,60, segunda seção da Linha do Centro
Extensão 46,km00

Estações: Ellison, Oriente, Serra, Scheid, Palmeiras, Rodeio, Tunnel Grando, Mendes ,Morsing, Sant'Anna e Barra do Pirahy

ANO DE 1908	MARITIMA PARA A 2ª SEÇÃO			IMPORTAÇÃO DA 2ª SEÇÃO			EXPORTAÇÃO DA 2ª SEÇÃO		
	Pezo em kilogramas	Tonelada kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Tonelada kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Tonelada kilometro	Fretes, etc.
Artefatos ceramicos	903	97	24$700	713	09	23$500	105	4	3$700
Artigos extranjeiros diversos	619.756	64.447	10:074$100	1.987	453	97$800	5.943	555	172$300
Assucar	1.049.989	193.970	20:774$000	37.038	1.244	331$400	27.112	1.085	310$600
Bebidas alcoolicas	48.884	5.073	2:018$000	51.260	2.871	1:292$200	36:106	1.180	417$100
Bebidas não alcoolicas	413.760	45.395	13:444$700	22.782	2.089	620$500	7.714	410	218$400
Café	8.405	884	109$200	2.729	39	14$000	2.087.839	218.552	45:953$600
Cal e outros materiais	220.932	22.084	1:997$200	23.458	479	96$300	849.982	81.066	4:659$100
Carvão mineral	511.305	40.050	2:097$000	—	—	—	20.200	815	90$300
Cereais	720.826	70.150	7:044$700	101.576	9.317	670$100	1.044.117	89.880	7:159$700
Combustivel vejetal	—	—	—	585.127	8.015	505$500	5.492.679	471.829	30:012$000
Couros e pelos	1.004	185	102$900	25.879	4.531	810$000	49.417	5.387	1:038$800
Fumo	21.870	2.357	804$300	12.748	1.643	080$000	36.718	3.361	1:012$000
Generos alimenticios	2.438.397	313.073	29:670$100	230.237	03.829	4:900$000	1.190.389	104.720	15:602$400
Maquinas, aparelhos etc	83.068	11.857	2:275$900	37.090	1.456	421$100	70.023	0.649	548$700
Madeiras	383.200	35.142	3:166$200	72:765	3.712	242$000	178.784	13.932	1:002$700
Materias Inflamaveis	330.440	34.809	12:423$000	32.013	6.749	1:331$500	524.407	48.068	11:908$400
Materias primas	044.747	58.415	4:023$300	7.642	395	72$400	15.287	1.401	157$500
Sal	1.384.921	148.323	14:952$700	17.840	453	182$900	4.105	138	39$100
Tecidos e manufaturas de tecidos nacionais	107.184	11.852	4:031$300	1.656	183	111$900	7.245	743	205$000
» » » » extranjeiros	33.701	3.001	1:940$200	180	24	11$000	176	19	11$600
Varios artigos não especificados	1.561.853	149.587	29:853$400	288.441	35.382	6:986$400	1.419.338	120.324	24:284$600
Total	11.233.654	1.217.969	167:033$800	1.559.379	142.033	19:419$300	13.067.810	1.170.190	140:188$700

Bitóla de 1m,60 — Terceira seção da Linha do Centro

Extensão 90km,00

Estações: Ipiranga, Sebastião de Lacerda, Vassouras, Juparanã, Concordia, Commercio, Alliança, Casal, Niemeyer, Paty, Bôa Vista, Parahyba do Sul e Entre-Rios.

ANO DE 1908	MARITIMA PARA A 3a SEÇÃO			IMPORTAÇÃO DA 3a SEÇÃO			EXPORTAÇÃO DA 3a SEÇÃO		
	Pezo em kilogrs.	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogrs.	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogrs.	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.
Artefatos ceramicos	7.315	1.092	120$300	2.611	165	45$700	12.276	1.058	222$800
Artigos estranjeiros diversos	147.198	24.318	5:006$200	1.641	101	38$000	2.258	234	55$700
Assucar	906.266	146.571	14:268$600	4.487	1.190	71$200	10.814	506	142$000
Bebidas alcoolicas	16.019	2.783	1:360$000	37.772	726	361$400	168.692	9.256	1:769$700
» não alcoolicas	147.311	25.269	9:934$200	67.143	29.272	861$800	619.787	104.114	4:191$900
Café	107	14	7$400	1.582	82	22$100	2.946.486	486.695	83:041$400
Cal e outros materiais	82.453	14.693	1:101$000	967.551	93.303	3:458$000	965.837	88.065	4:760$200
Carvão mineral	821.780	116.949	5:179$000	—	—	—	—	—	—
Cereals	448.086	74.363	5:181$300	93.809	2.248	557$400	3.451.732	521.154	22:307$100
Combustivel vejetal	—	—	—	515.000	9.895	493$700	837.865	18.754	1:014$300
Couros e peles	934	160	61$300	3.462	265	92$000	26.371	1.674	404$600
Fumo	3.236	627	288$900	591	52	13$400	2.866	338	123$300
Generos alimenticios	1.800.437	305.596	26:520$300	75.560	3.579	577$400	601.187	76.814	8:414$500
Maquinas, aparelhos, etc.	72.700	10.559	1:363$000	34.844	1.418	198$000	6.596	438	98$100
Madeiras	68.601	12.356	669$000	75.809	5.465	31[illegible]$000	295.301	28.989	1:588$400
Materias inflamaveis	282.571	47.241	13:048$300	193.612	16.298	5:895$300	5.332	78	40$300
» primas	24.970	4.279	708$200	549	43	56$200	47.884	1.488	426$000
Sal	540.310	88.223	8:384$400	8.578	588	76$700	2.344	125	32$400
Tecidos e manufaturas de tecidos nacionais	71.468	11.859	4:177$500	10.392	1.172	207$300	3.637	217	99$200
» » » » » estranjeira	15.637	2.662	1:140$600	485	15	15$700	552	8	4$300
Varios artigos não especificados	558.288	87.728	19:323$400	362.086	23·132	3:261$300	306.393	30.704	5:214$000
Total	6 015.687	977.342	117:845$000	2.457.564	194.009	16:616$500	10.314.210	1.373.709	134:150$200

Bitóla de 1m,60 — Quarta seção da Linha do Centro

Extensão 77km,00

Estações : Fernandes Pinheiro, Serraria, Souza Aguiar, Parahybuna, Sobragy, Cotegipe, Mathias Barbosa, Cedofeita, Retiro, Juiz de Fóra, Mariano Procopio e Creosotagem.

ANO DE 1908	MARITIMA PARA A 4ª SEÇÃO			IMPORTAÇÃO DA 4ª SEÇÃO			EXPORTAÇÃO DA 4ª SEÇÃO		
	Pezo em kilogrs.	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogrs.	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogrs.	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.
Artefatos ceramicos	476	118	31$100	793	174	37$100	91.643	25.162	1:347$000
Artigos estranjeiros diversos	516.058	119.147	18:367$100	81.055	20.223	2:428$700	11.044	1.055	401$000
Assucar	1.079.903	453.188	23:013$000	671.957	100.283	8:877$700	242.520	18.299	2:989$700
Bebidas alcoolicas	15.958	4.274	1:957$800	227.431	43.828	9:057$700	47.516	3.974	926$000
» não alcoolicas	209.277	72.780	23:950$000	445.619	129.758	25:828$700	69.415	8.414	1:708$500
Café	—	—	—	58.109	1.904	504$000	5.988.825	1.453.878	222:918$400
Cal e outros materiais	589.009	161.429	6:058$700	321.372	18.778	1:452$100	51.094	2.419	341$800
Carvão mineral	1.100.500	321.608	12:098$700	233	24	7$100	32	1	600
Cereais	1.070.370	283.022	10:301$000	591.581	52.895	4:286$900	1.235.741	220.507	8:289$300
Combustivel vejetal	—	—	—	3.120.108	49.627	2:792$600	39.135	209	45$000
Couros e peles	6.786	1.802	595$800	10.412	892	263$200	132.792	30.519	7:955$600
Fumo	31.088	8.651	1:982$100	35 673	9.437	3:405$200	15.076	3.462	916$700
Generos alimenticios	3.804.595	1.613.822	63:522$900	425.699	65.331	12:349$900	284.795	80.338	11:215$900
Maquinas, aparelhos, etc	302.922	99.745	10:246$700	125.723	21.836	2:435$400	30.590	5.080	857$400
Madeiras	374 057	81.485	5:033$500	382.952	12.347	1:137$000	37.851	7.066	588$600
Materias inflamaveis	442.584	115.700	26:692$400	38.944	3.234	1:146$500	17.190	606	434$100
» primas	1.142.893	320.530	19:147$200	13.594	3.347	431$100	53.981	11.180	1:109$900
Sal	1.401.677	408.609	20:161$800	118.193	9.558	1:028$700	60.221	1.097	422$400
Tecidos e manufatura de tecidos nacionais	96.770	25.408	7:808$800	129.250	65.090	10:040$000	611.984	144.865	21:972$400
» » » » » estranjeiros	25.826	7 018	2:509$400	119	18	10$000	106	15	108$000
Varios artigos não especificados	1.364.030	395.519	65:378$000	531.778	95.484	19:723$100	290.159	49.100	9:227$600
Total	14.444.775	4.554.041	326:650$000	7.301.245	704.058	108:410$700	9.051.940	2.081.070	290:159$100

Bitóla de 1m,60. Quinta seção da Linha do centro

Extensão 173mk00

Estações: Bemfica, Dias Tavares, Chapéo D'uvas, Ewbank, Palmyra, Mantiqueira, Rocha Dias; João Ayres, Sitio, Registro, Barbacena, Sanatorio, Alfredo de Vasconcellos, Ressaquinha, Hermillo, Carandahy, Herculano Penna, Pedra do Sino, Christiano, Buarque, Kilometro 458 e Lafayette.

ANO DE 1908	MARITIMA PARA 5ª SEÇÃO			IMPORTAÇÃO DA 5ª SEÇÃO			EXPORTAÇÃO DA 5ª SEÇÃO		
	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes
Artefatos ceramicos	210	83	18$300	493.428	247.966	9:174$100	549.011	197.454	8:819$000
Artigos estranjeiros diversos	1.126.956	463.669	42:009$400	9.435	700	214$800	64.799	2.950	266$400
Assucar	1.527.546	598.714	27:847$400	165.131	20.447	3:425$200	74.263	3.175	831$200
Bebidas alcoolicas	26.919	11.235	3:175$500	705.506	95.843	16:745$000	45.799	3.734	913$800
» não alcoolicas	242.081	97.810	25:115$500	86.175	17.862	4:302$600	20.806	821	370$000
Café	—	—	—	54.817	2.190	597$700	1.336.531	391.118	55:851$900
Cal e outros materiais	320.352	131.526	6:429$000	805.691	53.016	2:370$100	5.598.802	1.676.865	39:995$800
Carvão mineral	567.500	246.540	9:388$000	—	—	—	10.000	240	26$700
Cereais	763.760	299.883	14:672$700	364.715	36.234	2:619$100	772.766	238.270	5:407$700
Combustivel vejetal	—	—	—	326.000	5.811	344$500	6.498.000	99.567	5:921$600
Couros e peles	7.413	2.837	865$700	58.430	4.273	1:241$500	42.327	7.731	1:840$600
Fumo	15.652	5.905	1:422$700	14.440	2.960	1:130$600	2.633	351	136$100
Generos alimenticios	2.078.811	831.289	46:756$100	537.934	160.716	14:644$400	2.124.836	635.059	44:813$700
Maquinas, aparelhos, etc.	456.265	197.485	14:088$200	12.138	2.063	331$600	123.476	3.753	633$200
Madeiras	30.226	4.847	398$600	1.186.031	72.230	3:770$500	616.510	19.471	1:433$300
Materias inflamaveis	553.053	217.341	44:469$100	5.403	395	118$900	8.763	246	174$800
» primas	46.772	17.295	1:380$500	3.003	381	54$500	2.492	231	47$100
Minerio (manganez) e ferro	—	—	—	—	—	—	167.333.804	76.944.001	1.011:163$100
Sal	2.794.136	1.046.013	46:034$500	75.995	3.642	655$500	23.534	657	233$400
Tecidos e manufatura de tecidos nacionais	200.058	78.336	18:005$400	2.927	339	112$300	4.355	588	185$000
» » » » estranjeiros	63.020	23.305	7:895$000	127	24	10$300	588	181	64$800
Varios artigos não especificados	939.509	383.344	66:751$000	314.286	30.118	7:720$900	530.629	55.176	10:018$900
Total	11.790.239	4.662.575	376:732$200	5.221.662	757.219	69:623$400	185.784.754	80.311.639	1.180:198$700

Sexta secção da Linha do Centro

Bitóla de 1m.60 = 36k1.00 — Bitóla de 1m.00 = 421k1.00

Estações : Morro da Mina, Gagé, Lobo Leite, Congonhas, Crockatt, Burnier, Engenheiro Corrêa, Itabira, Esperança, Aguiar Moreira, Rio Acima, Honorio Bicalho, Raposos, Sabará, General Carneiro, Rio das Velhas, Vespasiano, Dr. Lund, Pedro Leopoldo, Mattosinhos, Prudente de Moraes, Sete Lagoas, Silva Xavier, Tabocas, Araçá, Cordisburgo, Maquiné, Mascarenhas, Gustavo Silveira, Curvello, Tamboril, Ozorio, Curralinho, Contria, Beltrão e Lassance. (A bitola larga vai até Burnier).

ANO DE 1908	MARITIMA PARA 6ª SEÇÃO			IMPORTAÇÃO DA 6ª SEÇÃO			EXPORTAÇÃO DA 6ª SEÇÃO		
	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes etc.
Artefatos ceramicos	806	499	82$200	93.399	3.335	289$500	283.878	143.345	3:804$300
Artigos estranjeiros diversos	1.703.886	1.090.543	92:087$000	128.750	7.118	1:692$700	30.253	10.009	867$100
Assucar	569.971	324.338	14:349$900	160.854	16.671	2:063$200	616.178	83.447	7:200$800
Bebidas alcoolicas	45.796	29.684	8:238$000	175.016	16.151	3:516$900	122.404	11.491	2:226$600
Bebidas não alcoolicas	458.643	323.251	59:398$600	118.938	9.516	3:511$600	33.887	2.854	934$100
Café	380	349	18$400	224.931	26.593	4:973$600	1.560$142	790.920	60:869$300
Cal e outros materiais	943.280	553.849	17:896$100	1.192.660	61.236	2:979$200	16.312.572	7.707.003	130:472$500
Carvão mineral	248.100	136.388	4:340$900	—	—	—	—	—	—
Cereais	288.548	168.153	7:746$400	788.234	72.753	5.864$200	5.824.908	2.407.800	40:984$400
Combustivel vejetal	—	—	—	1.550.200	37.752	1:879$700	1.699.513	59.164	2:813$200
Couros e peles	11.032	6.972	1:400$400	43.662	2.449	941$100	642.372	244.908	39:501$800
Fumo	19.335	11.566	2:250$400	24.891	3.183	1:216$800	52.967	14.826	3:467$050
Generos alimenticios	2.702.960	1.794.060	78:303$900	614.349	64.668	6:676$500	1.436.078	518.964	27:502$100
Maquinas, aparelhos, etc.	917.589	612.041	43:266$600	253.509	9.878	1:414$500	23.494	3.665	690$200
Madeiras	577.052	295.768	13:709$600	1.529.688	30.750	1:896$700	1.452.748	550.885	25:767$600
Materias inflamaveis	1.202.124	789.596	137:370$700	78.425	4.262	1:439$400	47.121	10.669	1:529$100
Materias primas	843 773	534.020	22:592$200	170.160	23.131	757$000	1.952.232	1.087.359	23:752$400
Minerio (manganez) e ferro	—	—	—	3.990.000	114.480	4:496$300	26.648	14.964	371$500
Ouro	—	—	—	—	—	—	3.520	1.834	34:579$200
Sal	6.586.689	4.614.833	155:001$900	231.308	16.198	2:158$100	60.813	1.770	495$300
Tecidos e manufaturas, de tecidos nacionais	456.907	324.266	54:349$000	301.684	54.215	9:721$200	432.784	176.788	27:582$600
Idem, idem, idem, estranjeiros	117.307	83.127	19:118$600	9.756	366	191$000	1.576	101	49$900
Varios artigos não especificados	1.931.234	1.214.868	196:416$000	1.101 639	59.477	12:299$000	1 225.456	360.700	24:949$300
Total	19.625.462	12.948.661	927:937$700	12.775.453	614.182	69:978$200	36.850.574	14.203.966	460.410$300

Bitola de 1m,60 — Ramal de Santa Cruz, entronca na Estação de Deodóro, da primeira seção da Linha do Centro

Extensão 35hm.00

Estações : Realengo, Bangú, Santissimo, Campo Grande, Paciencia, Santa Cruz e Matadouro.

ANO DE 1908	MARITIMA PARA O RAMAL DE S. CRUZ			IMPORTAÇÃO—RAMAL DE S. CRUZ			EXPORTAÇÃO—RAMAL DE S. CRUZ		
	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes. etc.	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Toneladas-kilometro	Fretes, etc.
Artefatos ceramicos	6.996	322	78$800	—	—	—	5	—	500
Artigos estranjeiros diversos	750.610	26.898	6:999$900	1.340	9	11$800	4.322	194	75$000
Assucar	1.053.854	46.081	11:372$100	3.474	194	38$600	—	—	—
Bebidas alcoolicas	270.940	9.442	3:165$600	1.308	31	16$000	104.297	3.037	738$400
Bebidas não alcoolicas	521.777	22.164	10:358$400	953	46	23$000	2.[illegible]93	99	47$600
Café	43.147	1.632	606$400	244	2	2$800	140.394	6.268	1:559$600
Cal e outros materiais	1.068.465	39.197	3:870$000	—	—	—	2.940.720	94.700	5:638$700
Carne verde	—	—	—	—	—	—	25.850.415	1.473.475	94:451$400
Combustivel mineral	9.305.612	317.258	20:239$700	7.200	212	56$700	—	—	—
Cereais	1.819.376	72.334	11:325$300	5.126	314	47$300	224.383	9.693	1:510$100
Combustivl vejetal	1.000	28	11$700	—	—	—	20.578.348	837.268	68:857$500
Couros e peles	15.608	791	221$800	292.443	110.486	13:338$300	3.404$226	174.101	41:238$700
Fumo	1.053	47	39$400	389	41	18$700	1.458	59	22$900
Generos alimenticios	4.951.530	203 165	32:963$300	29.838	3.915	516$400	17.784.217	847:798	58:804$100
Maquinas, aparelhos, etc.	276.904	22.216	1:852$100	11.648	5.540	243$000	2.842	135	39$000
Madeiras	961.246	37.289	5:056$000	1.840	13	11$600	307 706	13.021	750$900
Materiaes inflamaveis	488.761	19.887	8:384$300	370	3	3$300	769	32	7$200
Materias primas	1.554.433	40.568	5:647$600	53.464	16.836	1:182$200	1.630.425	92.304	13:248$700
Sal	1.480.250	77.770	8:478$200	40.020	81	23$100	840	27	1$900
Tecidos e manufaturas de tecidos nacionais	28.713	1.330	667$500	—	—	—	890.409	28.506	9:473$200
Idem, idem, idem estranjeiros	4.221	199	125$700	—	—	—	257	7	4$000
Varios artigos não especificados	2.206.285	86.694	21:00[illegible]$700	69.706	[illegible]5.794	818$800	3 548.961	170.645	11:[illegible]49$800
Total	26.810.781	1.034.312	152:467$500	519.413	143.517	16:352$200	77.417.537	3.751.369	308:319$200

Bitóla de 1m,60 --- Ramal de Paracamby, entronca na estação de Belem, da segunda seção da linha do centro

Extensão 8km.00

Estações : Lages e Paracamby.

ANO DE 1908 — RAMAL DE PARACAMBY	MARITIMA PARA RAMAL PARACAMBY			IMPORTAÇÃO DO RAMAL DE PARACAMBY			EXPORTAÇÃO DO RAMAL DE PARACAMBY		
	Pezo em kilograma	Toneladas-kilometro	Fretes etc.	Pezo em kilograma	Toneladas-kilometro	Fretes etc.	Pezo em kilograma	Toneladas-kilometro	Fretes etc.
Artefatos ceramicos	777	54	15$500	—	—	—	—	—	—
Artigos estranjeiros diversos	343.086	23.617	5:810$300	—	—	—	166.231	11.301	981$200
Assucar	237.078	16.455	3:447$200	120	4	1$800	—	—	—
Bebidas alcoolicas	6.306	438	239$200	—	—	—	34 216	694	193$200
Bebidas não alcoolicas	93.130	6.540	2:709$800	105	20	8$300	196	13	7$900
Café	—	—	—	240	24	6$000	37.242	2.509	648$600
Cal e outros materiais	5.172.017	352.711	21:451$700	63.147	202	41$500	2.516.203	177.592	10:347$600
Carvão mineral	1.320.000	93.405	5:820$100	—	—	—	3.655	260	38$700
Cereais	348.428	24.783	2:192$500	7.700	61	63$600	21.890	1.158	155$800
Combustivel vejetal	—	—	—	60.000	1.260	58$500	164.641	13.810	912$100
Couros e peles	71	5	4$100	11.841	818	177$300	61	6	2$600
Fumos	871	62	34$000	—	—	—	150	7	2$800
Generos alimenticios	842.781	63.740	8:531$600	1.502	247	33$200	18.508	945	173$800
Maquinas, aparelhos etc.	665.217	45.542	5:209$800	1.335	270	39$400	292 242	19.718	1:531$700
Madeiras	138.030	9.742	1:339$600	1.994	144	25$400	210.580	14.378	818$000
Materias inflamaveis	94.383	6.612	2:666$600	37	1	1$800	500	35	4$300
Materias primas	2.131.641	151.551	11:7.0$900	1.807	396	35$200	556	39	4$600
Sal	119.187	8.122	1:262$0 0	60	2	900	—	—	—
Tecidos e manufatura de tecidos nacionais	19.313	1.357	551$500	36.083	15.866	1:172$700	2.651.746	192.481	26:115$700
Tecidos e manufatura de tecidos estranjeiros	2.796	197	104$800	—	—	—	—	—	—
Varios artigos não especificados	630.185	44.122	10:617$100	29.483	3.378	519$800	774.865	52.422	6:945$300
Total	12.168.303	849.115	84:181$900	218.544	22.726	2:185$700	6.926.485	487.368	48:919$200

Bitola de 1m60, Ramal de S. Paulo, entronca com a Linha do Centro na Barra do Pirahy, segunda seção

Extensão 388,km00

Estações: Vargem Alegre, Pinheiro, Rademaker, Volta Redonda, Barra Mansa, Saudade, Pombal, Floriano, Bulhões, Suruby, Rezende, Marechal Jardim, Campo Bello, Itatiaya, Engenheiro Passos, Queluz, Villa Queimada, Lavrinhas, Cruzeiro, Cachoeira, Cannas, Lorena, Guaratinguetá, Apparecida, Roseira, Moreira Cesar, Pindamonhangaba, Andrade Pinto, Taubaté, Quiririm, Caçapava, Eugenio de Mello, S. José dos Campos, Limoeiro, Jacarehy, Bom Jesus, Guararema, Sabaúna, Mogy das Cruzes, Suzano, Poá, Lageado, Itaquera, Guayaúna, Penha e Norte.

ANO DE 1908	MARITIMA PARA O RAMAL DE S. PAULO			IMPORTAÇÃO — RAMAL DE S. PAULO			EXPORTAÇÃO — RAMAL DE S. PAULO		
	Pezo em kilogrammas	Tonelada — kilometro	Fretes etc.	Pezo em kilogrammas	Tonelada — kilometro	Fretes etc.	Pezo em kilogrammas	Tonelada — kilometro	Fretes etc.
Artefatos ceramicos	33.421	8.499	241$300	115.761	4.647	442$100	71.920	15.306	1:408$100
Artigos estranjeiros diversos	1.713.287	613.672	84:363$700	41.233	12.046	2:431$100	617.407	140.883	21:979$700
Assucar	11.189 562	3.950.885	174:717$800	1.277.965	138.601	10:529$700	1.053.382	76.965	11:897$600
Bebidas alcoolicas	64.221	23 567	6:831$800	1.089.473	98.609	22:961$100	385.121	42.934	10:132$600
Bebidas não alcoolicas	510.742	155.084	46:931$400	133.822	53.112	10:606$500	1.090.209	215.408	51:503$100
Café	297	129	17$500	9.463.831	1.236.789	242:690$100	13.291.485	3.449.775	485:964$200
Cal e outros materiais	553.392	163.593	7:949$800	20.699.827	442.538	26:991$500	3.408.615	681.928	16:893$600
Carvão mineral	5.466.495	1.226.838	47:472$700	13.641	959	60$100	343.880	56.280	3:247$700
Cereais	577.754	182.876	9:629$500	2.707.306	1.298.132	33:470$100	20.112.541	6.684.596	233:778$400
Combustivel vejetal	132	17	3$700	40.427.044	1.162.887	61:848$700	595.939	47.781	2:392$600
Couros e peles	76.669	36.709	9:146$900	123.174	14.633	3:590$700	238.945	71.679	13:701$700
Fumo	81.448	37.967	10:173$600	167.763	21.189	6:944$300	1.021.177	365.541	79:701$100
Generos alimenticios	36.562.423	16.571.192	641:778$000	4.714.713	520.588	38:281$100	4.334.770	1 113.432	95:713$700
Maquinas, aparelhos etc.	647.038	267.694	26:739$200	128.919	34.012	3:578$400	439.895	156.407	17:719$100
Madeiras	301.138	110.335	5:809$800	1.038.539	45.059	2:859$600	1.388.200	212.796	16:160$200
Materias inflamaveis	1.364.831	400.854	79:993$500	323.292	67.037	15:020$100	1.154.262	278.231	53:519$900
Materias primas	1.007.878	440.539	20:048$600	45.047	17.615	1:302$300	238.149	45.415	6:240$500
Minerio de manganez, ferro	20.000	9.920	122$300	—	—	—	—	—	—
Sal	4.900.347	1.479.286	72:902$400	535.260	128.285	6:232$500	212.620	11.433	2:366$300
Tecidos e manufaturas tecidos nacionais	2.836.932	1.570.242	265:570$300	182.652	58.571	12:865$600	2.373.229	989.724	164:119$400
» » » » estranjeiros	429.292	202.511	58:877$100	12.511	9.973	2:491$700	146.198	59.208	17:671$000
Varios artigos não especificados	6.630.647	2.750.046	393:337$600	1.723.652	497.188	57:814$500	7.036.420	2.631 346	333:258$700
Total	74.997.506	30.002.455	1.962:652$500	84.965.425	5.862.610	566:011$800	59.557.314	17.359.168	1.642:375$500

Bitola de 1 ,00 Ramal de Lavras e Angra, entronca na estacão de Barra Mansa, do ramal de S. Paulo
Extensão do ramal de Lavras 82^{km},00 **Extensão do ramal de Angra 43^{km},00**

Estações : Ramal de Lavras — Glycerio, Quatis, Major Eugenio, Joaquim Leite, Afra, Falcão e Cedro

Estações : Ramal de Angra — Ataulpho de Paiva, Antonio Rocha e Rio Claro

ANO DE 1908	MARITIMA PARA RAMAS — ANGRIA E LAVRAS			IMPORTAÇÃO — RAMAIS — ANGRA E LAVRAS			EXPORTAÇÃO — RAMAIS — ANGRA E LAVRAS		
	Pezo em kgs.	Ton. kilom.	Fretes, etc.	Pezo em kgs.	Ton. kilom.	Fretes, etc.	Pezo em kgs.	Ton. kilom.	Fretes, etc.
Artefatos ceramicos	128	24	9$400	—	—	—	30	1	$500
Artigos estranjeiros diversos	18.916	3.588	737$800	2.083	389	83$200	984	91	55$800
Assucar	197.674	57.514	2:787$200	7.048	1.473	103$400	48	8	1$400
Bebidas alcoolicas	2.401	259	124$800	29.486	7.214	216$000	183.665	16.090	3:202$300
Bebidas não alcoolicas	13.499	2.587	931$200	1.793	427	149$000	21	1	$400
Café	5.402	72	12$100	7.761	354	23$300	653.268	102.072	17:415$300
Cal e outros materiais	7.091	1.319	119$300	4.150	81	7$700	3.880	78	14$900
Combustivel mineral	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cereais	10.005	1.177	106$000	57.068	10.767	367$000	1.996.578	314.254	13:999$200
Combustivel vejetal	—	—	—	—	—	—	338.234	8.224	425$500
Couros e peles	425	81	32$000	66	10	3$200	356	8	5$700
Fumo	59	10	5$700	30	7	2$100	935	119	36$900
Generos alimenticios	173.028	32.204	2:735$100	16.739	3.536	258$900	163.281	21.978	2:677$400
Maquinas, aparelhos etc.	6.359	1.203	230$600	10.830	10.872	61$000	3.192	216	44$000
Madeiras	297	58	10$300	—	—	—	20.683	1.983	100$000
Materias inflamaveis	57.170	10.880	3:041$300	8.941	1.653	404$000	20	2	$600
Materias primas	501	93	18$100	9	1	1$900	215	37	3$000
Sal	206.898	39.383	2:805$400	34.420	6.534	349$600	900	16	5$800
Tecidos e manufaturas de tecidos nacionais	20.832	3.954	1:260$900	1.698	316	112$800	624	40	10$700
Tecidos e manufaturas de tecidos estranjeiros	1.847	361	138$600	310	61	26$300	—	—	—
Varios artigos não especificados	82.499	15.579	3:384$800	14.962	1.691	442$300	33.306	2.925	695$200
Total	805.031	150.346	18:492$000	197.994	45.386	2:703$500	3.400.220	468.773	38:604$600

Bitola de 1m,60 — Ramal de Porto Novo, entronca na estação de Entre Rios, da 3ª secção da Linha do Centro

Extensão 64km,00

Estações: Santa-Fé, Penha Longa, Chiador, Anta, Sapucaia, Benjamin Constant, Teixeira Soares, Conceição e Porto Novo

ANO DE 1908	MARITIMA PARA O RAMAL DE PORTO NOVO			IMPORTAÇÃO — RAMAL DE PORTO NOVO			EXPORTAÇÃO — RAMAL DE PORTO NOVO		
	Pezo em kgs.	Ton. kilom.	Fretes, etc.	Pezo em kgs.	Ton. kilom.	Fretes, etc.	Pezo em kgs.	Ton. kilom.	Fretes, etc.
Artefatos ceramicos	75	19	5$000	20	8	1$800	10.975	2.015	93$100
Artigos estrangeiros diversos	82.723	20.284	4:167$500	894.905	467.588	18:997$000	31.686	4.186	401$000
Assucar	304.729	70.342	5:143$600	4.700	149	38$000	56.410	3.440	67$900
Bebidas alcoolicas	10.050	2.045	943$000	38.897	405	170$000	22.016	1.970	356$700
Bebidas não alcoolicas	114.812	27.747	9:682$400	—	—	—	484	62	26$900
Café	—	—	—	11.314	373	74$700	4.567.909	1.060.065	154:216$200
Cal e outros materiais	43.156	10.677	801$800	130.680	12.120	873$800	1.172.913	235.992	9:931$400
Carvão mineral	302.850	64.659	2:941$400	—	—	—	—	—	—
Cereais	210.441	52.137	3:297$300	44.505	4.689	317$000	1.186.773	246.776	8:163$300
Combustivel vejetal	—	—	—	—	—	—	109.520	5.128	298$000
Couros e pelles	1.710	439	165$100	15.517	2.188	407$500	5.263	850	187$000
Fumo	3.579	870	379$400	534	58	21$700	4.333	435	144$000
Generos alimenticios	1.168.343	288.289	22:940$000	1.680	325	49$200	45.192	8.220	1:064$500
Maquinas, aparelhos etc.	17.437	4.188	829$600	60.648	19.227	974$900	26.730	1.958	257$300
Madeiras	—	—	—	513.496	53.993	2:485$700	1.593.261	378.400	18:771$200
Materias inflamaveis	226.162	60.333	13:737$100	11.593	851	143$200	938	33	31$700
Mterias primas	5.644	1.424	204$600	368	110	16$600	826	134	36$600
Sal	469.034	112.697	8:515$700	—	—	—	3.499	90	30$200
Tecidos e manufaturas de tecidos nacionais	64.761	15.619	5:004$400	230	27	12$200	743	141	43$800
Tecidos e manufacturas de tecidos estranjeiros	10.483	2.571	943$600	—	—	—	—	—	—
Varios artigos não especificados	447.460	108.405	17:691$000	1.136.723	445.454	21:979$100	331.205	68.317	5:066$200
Total	3.483.458	842.745	97:418$500	2.865.810	1.007.565	46:562$400	9.220.706	2.018.222	199:801$000

Bitóla de 1m,00—Ramal de Ouro Preto, entronca com a linha do centro em Burnier, sexta seção

Extensão 43.km00

Estações: Usina, Kilometro 508, Henrique Hargreaves, Rodrigo Silva, Tripuhy e Ouro Preto

ANNO DE 1908	MARITIMA PARA O RAMAL DE OURO PRETO			IMPORTAÇÃO — RAMAL DE OURO PRETO			EXPORTAÇÃO — RAMAL DE OURO PRETO		
	Pezo em kilogramas	Tonelada-kilometro	Fretes etc.	Pezo em kilogramas	Tonelada-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Tonelada-kilometro	Frete, etc.
Artefatos ceramicos	151	82	15$000	—	—	—	30.000	30	22$600
Artigos extranjeiros diversos	288.027	155.487	19:003$100	2.804	407	55$800	4.101	1.341	153$100
Assucar	220.975	118.608	5:840$400	98.920	13.411	1:219$400	221.853	31.201	2:063$500
Bebidas alcoolicas	24.288	13.133	3:226$500	46.919	8.347	1:595$100	2.933	132	56$400
» não alcoolicas	149.226	80.651	18:002$500	5.417	1.015	296$300	13.104	751	285$000
Café	—	—	—	5.285	616	141$500	815.220	425.421	29:015$500
Cal e outros materiais	76.050	41.115	1:312$800	57.813	5.187	269$200	115.260	52.760	1:315$100
Carvão mineral	32.000	16.912	413$500	—	—	—	—	—	—
Cereais	200.928	108.183	5:126$100	40.863	3.283	235$300	115.681	21.256	1:033$500
Combustivel vejetal	—	—	—	24.000	480	30$600	—	—	—
Couros e peles	7.961	4.306	1:135$100	—	—	—	67.003	9.047	1:873$800
Fumo	2.728	1.480	395$600	864	127	48$700	2.622	601	150$700
Generos alimenticios	1.019.310	551.117	26:763$900	47.615	6.370	715$700	114.802	43.660	2:342$300
Maquinas, aparelhos, etc.	295.091	109.889	7:392$000	7.231	383	51$000	1.782	162	52$700
Madeiras	66.501	35.877	1:008$500	183.221	22.735	1:302$300	682.459	104.461	788$600
Materias inflamaveis	371.301	200.613	38:900$400	573	82	30$100	2.871	602	110$500
« primas	120.901	65.359	3:016$400	—	—	—	180	54	8$200
Minerio, manganez e ferro	—	—	—	2.059	97	16$900	61.191.623	30.677.960	368:010$300
Ouro	—	—	—	—	—	—	854	462	9:509$000
Sal	1.152.369	594.778	23:002$000	1.049	7	14$700	3.870	121	44$300
Tecidos e manufatura de tecidos nacionais	111.939	60.478	12:990$400	794	119	41$300	17.089	8.620	1:333$600
» » » » extranjeiros	16.675	9.009	2:428$100	808	151	60$400	230	103	29$800
Varios artigos não especificados	503.845	320.088	49:113$700	130.603	19.904	4:456$700	186.525	69.580	4:219$400
Total	4.660.383	2.397.225	219:753$500	657.046	81.721	10:620$000	63.713.093	31.348.318	423:048$100

Bitola de 1m,00—Ramal de Bello Horizonte, entronca na estação de General Carneiro, da sexta seção da linha do centro

Extensão 15,km00

Estações: Marzagão, Freitas e Bello Horizonte

ANO DE 1908	MARITIMA PARA O RAMAL DE BELLO HORIZONTE			IMPORTAÇÃO DO RAMAL DE BELLO HORIZONTE			EXPORTAÇÃO DO RAMAL DE BELLO HORIZONTE		
	Pezo em kilogramas	Tonelada-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Tonelada-kilometro	Fretes, etc.	Pezo em kilogramas	Tonelada-kilometro	Fretes, etc.
Artefatos ceramicos	4.554	2.754	304$800	2.172	177	46$200	1.324	79	20$700
Artigos estranjeiros diversos	624.449	377.750	40:294$600	13.019	1.233	366$700	6.489	820	314$700
Assucar	927.516	561.119	19:246$900	95.980	14.255	1:522$800	119.486	8.795	1:652$900
Bebidas alcoolicas	17.375	10.187	3:693$700	32.431	5.284	1:115$700	8.533	415	164$100
» não alcoolicas	387.008	234.135	47:756$900	58.178	9.391	2:516$900	25.796	3.152	838$300
Café	—	—	—	30.915	6.854	1.047$200	84.119	30.220	3:229$600
Cal e outros materiais	631.889	400.443	13:449$000	33 342	4.435	385$600	409.211	31.284	1:928$800
Combustivel mineral	22.592	13.668	541$200	—	—	—	—	—	—
Cereais	158.433	92.625	4:862$900	27.574	2.606	251$100	151.034	26.292	1:117$400
Combustivel vejetal	—	—	—	1.791.600	23.291	1:175$600	—	—	—
Couros e peles	5.894	3.567	718$500	64.647	13.745	2:801$600	30.872	11.846	2:010$500
Fumo	7 209	4.361	890$200	1.155	199	75$400	2.558	777	166$800
Generos alimenticios	1.542.250	933.030	46:408$800	86.304	13.802	1:319$500	225.785	30.286	3:831$000
Maquinas, aparelhos, etc.	421.795	255.481	14:405$900	4.637	581	151$400	6.650	1:066	203$300
Madeiras	1.382.264	836.270	32:420$000	44.990	4.125	640$300	17.920	1.869	205$700
Materias inflamaveis	397.763	240.629	38:292$200	10.278	1.047	390$900	10.231	386	197$300
» primas	183.510	110.064	5:184$900	2.958	569	40$300	16.611	2.471	187$900
Sal	1.245.343	753.432	25:841$500	9.637	707	134$200	15.748	544	153:900
Tecidos e manufatura de tecidos nacionais	115.980	70.166	14:396$100	34.516	2.067	663$100	49.288	20.443	3:160$200
» » » » » estranjeiros	34.659	20.969	4:507$000	358	76	32$000	974	468	140$300
Varios artigos não especificados	1.450.654	877.284	106:585$500	189.846	24.229	4:791$200	385.781	96.457	12:785$800
Total	9.591.137	5.797.634	420:206$600	2.531 337	128.673	19:467.900	1.568.513	267.670	32:309$200

TRAFEGO MUTUO				TOTAIS			
					Fretes e despezas acessorias		
Oeste e Minas	Minas e Rio Muzambinho e Sapucaby	Pezo em toneladas	Toneladas-	Tonelada-kilometro	Central	Trafego mutuo	Totais
66$300	458$900	76		704·575	31:358$300	1:497$700	32:856$000
99:923$300	47:501$600	128		6.354.716	555:917$900	266:176$800	822:094$700
30:019$400	89:369$300	805		8.411.749	471:712$900	166:308$500	638:021$400
11:692$400	8:787$800	287		605.714	142:884$600	30:191$400	173:076$000
56:340$600	48:982$600	2.097	5	2.842.837	516:739$300	157:874$400	674:613$700
122$900	25:166$600	23.617	6.	16.100.649	2.025:068$800	1.032:671$800	3.057:740$600
11:012$400	6:456$300	2.838	1.	15.191.417	411:968$200	40.740$600	452:708$800
—	—	—		1.766.538	123:491$900	—	123:491$900
15$400	674$600	—		2.843.632	128:496$700	744$700	129:241$400
8:971$100	3:113$600	20.666	5.	19.504.056	666:416$100	130:883$900	797:300$000
334$100	—	—		4.584.538	270:753$800	343$300	271:097$600
2:668$300	3:560$600	81		881.667	173:728$500	13:434$100	187:162$600
1:749$500	2:594$700	2.467		1.141.319	258:994$800	111:016$100	370:010$900
119:633$200	99:044$500	8.924	2.	33.574.150	1.774:162$800	423:312$300	2.197:475$100
28:776$700	16:177$900	243		2.425.245	210:662$000	60:001$000	270:663$000
778$300	85$800	8.201	2.	5.554.704	263:938$800	131:361$100	395:299$900
73:440$000	94:817$700	59		3.370.443	651:548$200	191:340$900	842:889$100
17:594$800	4:882$400	48		3.316.015	163:169$600	26:031$500	189:201$100
—	—	—		107.761.422	1.384:180$400	—	1.384:180$400
—	—	—		2.296	44:088$200	—	44:088$200
173:731$800	176:197$600	52		14.426.538	648:487$400	372:044$300	1.020:531$700
54:496$900	27:248$400	867		4.645.708	858:812$900	146:883$700	1.005:696$600
14:014$400	6:920$800	44		633.997	174:258$500	28:292$800	202:551$300
190:823$500	142:053$000	2.784		15.295.629	2.172:247$600	465:375$400	2.637:623$000
996:205$300	804:094$700	74.284	1	271.939.009	14.123:088$200	3.796:526$800	17.919:615$000
868:705$700	817:333$300	85.975	2	275.312.895	16.462:498$500	4.950:281$200	21.412:779$700

ORTE GRATUITO (RECEIT

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

| Meroenchorius — 1908 | | |

S GERAIS

ETES E DESPEZAS ACESSORIAS

l	Trafego mutuo	Totais
8$3 0	1:497$700	32:856$000
7$900	266:176$800	822:094$700
12$900	166.308$500	638:021$500
84$600	30:191$400	173:076$000
739$300	157:874$400	674:613$700
068$800	1.032.671$800	3.057:740$600
968$200	40:740$600	452:708$800
491$900	—	123:491$900
496$700	744$700	129:241$400
416$100	130:883$900	797:300$000
753$800	343$800	271:097$600
728$500	13:434$100	187:162$600
046$800	[illegible]	[illegible]

Mercadorias																		

Bagajens:

REZUMO GERAL 1908	Pezo em toneladas 1907	Pezo em toneladas 1908	Toneladas-kilometro 1907	Toneladas-kilometro 1908	Fretes Central 1907	Fretes Central 1908	Fretes Trafego mutuo 1907	Fretes Trafego mutuo 1908	Fretes Totais 1907	Fretes Totais 1908
Rótulos (suburbios)	8.252	7.605	123.776	114.083	165:020$	145:778$	—	—	165:020$	145:778$
Interior	1.202	1.015	384.018	359.529	334:361$	290:020$	21:957$	18:305$	356:318$	308:325$
Totais	9.454	8.620	507.794	473.612	499:381$	435:798$	21:957$	18:305$	521:338$	454:103$

Bagajens PAGANDO	Trafego proprio — Rótulos (suburbios) — Pezo em toneladas	Trafego proprio — Rótulos (suburbios) — Toneladas-kilometro	Trafego proprio — Rótulos (suburbios) — Fretes Central	Trafego proprio — Interior — Pezo em toneladas	Trafego proprio — Interior — Toneladas-kilometro	Trafego proprio — Interior — Fretes Central	Trafego mutuo — Interior — Pezo em toneladas	Trafego mutuo — Interior — Toneladas-kilometro	Trafego mutuo — Interior — Fretes Central	Fretes — União Valenciana	Fretes — Commercio e Rio Flores	Fretes — Juiz de Fóra a Piau	Fretes — Leopoldina	Fretes — Oeste de Minas	Fretes — Minas-Rio Sapucahy	Totais gerais — Pezo em toneladas	Totais gerais — Toneladas-kilometro	Fretes e despezas acessorias — Central	Fretes e despezas acessorias — Trafego mutuo	Fretes e despezas acessorias — Totais
	7.605	114.083	145:778$	854	320.985	153:827$	161	38.544	36:193$	281$	313$	41$	1:565$	3:140$	12:965$	8.620	473.612	435:798$	18:305$	454:103$

Encomendas

REZUMO GERAL	PEZO EM TONELADAS		TONELADAS-KILOMETRO		FRETE					
					Central		Trafego-mutuo		Total	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
Pagando	56.558	54.468	7.895.843	7.787.682	1.701:914$	1.547:302$	181:376$	168:736$	1.973:290$	1.716:128$
Por conta dos Estados do Rio, Minas e S. Paulo . .	209	280	60.065	76.660	38:191$	50:297$	—	—	38:191$	50:297$
Por conta dos Ministerios	1.128	1.143	145.200	141.915	137:816$	131:456$	—	—	137:816$	131:456$
Por conta da Prefeitura do Distrito Federal	1	2	20	84	21$	65$	—	—	21$	65$
Totais	57.896	55.893	8.101.128	8.006.241	1.967:942$	1.729:210$	181:376$	168:736$	2.149:318$	1.897:946$
Em serviço da Estrada	9.825	10.246	1.956.622	1.567.426	1.601:733$	1.955:526$	—	—	1.601:733$	1.955:526$
Transporte gratuito.	261	609	74.264	150.761	54:018$	105:551$	—	—	54:018$	105:551$
Totais gerais . .	67.982	66.748	10.132.014	9.721.528	3.623:693$	3.790:287$	181:376$	168:736$	3.805:069$	3.959:023$

Encomendas — PAGANDO	TRAFEGO PROPRIO			TRAFEGO MUTUO									TOTAIS				
			Fretes			Fretes e despezas acessorias									Fretes e despezas acessorias		
	Pezo em toneladas	Toneladas-kilometro	Central	Pezo em toneladas	Toneladas-kilometro	Central	Leopoldina	Juiz de Fóra a Piau	União Valenciana	Commercio e Rio Flores	Oeste de Minas	Minas-Rio, Muzambinho; Sapucahy	Pezo em toneladas	Toneladas-kilometro	Total	Central	Trafego mutuo
1908	50.627	6.881.869	1.322:529$	3.841	905.813	224:863$	32:810$	1:049$	11:541$	4:291$	46:802$	72:243$	54.468	7.787.682	1.716:128$	1.537:392$	168:736$
1907	52.047	6.768.697	1.507:280$	4.511	1.127.446	284:634$	34:798$	1:003$	24:779$	6:747$	57:036$	67:013$	56.558	7.895.843	1.972:290$	1.791:914$	181:376$

Encomendas — POR CONTA DOS ESTADOS DO RIO, DE MINAS, DE S. PAULO, DA PREFEITURA DO D. FEDERAL E DOS DIVERSOS MINISTERIOS	Estado do Rio	Estado de Minas	Estado de S. Paulo	Exterior	Fazenda	Guerra	Interior	Marinha	Viação	Prefeitura	Totais
Pezo em kilogramas	12.378	162.832	105.234	80	4.148	925.138	62.473	2.805	148.187	1.978	1.425.298
Toneladas-kilometro	1.773	55.032	19.855	40	2.095	95.599	4.021	254	39.900	84	218.659
Fretes	663$	29:930$	19:704$	45$	2:267$	96:670$	3:241$	201$	29:032$	65$	181:818$

Encomendas

TRANSPORTE GRATUITO (RECEITA FICTICIA)

Pezo em toneladas	609
Toneladas—kilometro.	150.761
Fretes.	105:551$

Encomendas — EM SERVIÇO DA ESTRADA	1.ª Divizão	2.ª Divizão	3.ª Divizão	4.ª Divizão	5.ª Divizão	6.ª Divizão	Totais
Pezo em kilogramas	6.921	6.517.445	19.068	1.584.292	1.877.426	241.153	10.246.305
Toneladas-kilometro	1.852	1.188.343	44	190.802	159.096	27.289	1.567.426
Fretes	1:924$	1.400:356$	159$	258:761$	208:692$	25:631$	1.955:526$

Animais — REZUMO GERAL	Numero 1907	Numero 1908	Cabeças — kilometro 1907	Cabeças — kilometro 1908	Toneladas — kilometro 1907	Toneladas — kilometro 1908	Fretes Central 1907	Fretes Central 1908	Fretes Trafego — mutuo 1907	Fretes Trafego — mutuo 1908	Fretes Total 1907	Fretes Total 1908
Pagando	302.584	323.438	77.845.598	76.316.820	25.949.665	24.598.566	1.204.371$	1.169:953$	458:620$	435:268$	1.662:991$	1.605:221$
Por conta dos Estados de Minas, do Rio e de S. Paulo.	177	362	28.446	81.117	2.844	8.111	2:251$	5:148$	—	—	2:251$	5:148$
Por conta dos Ministerios	537	241	59.757	42.915	5.976	4.292	9:872$	1:496$	—	—	9:872$	1:496$
Por conta da Prefeitura do Distrito Federal	26	2	1.412	552	141	55	21$	20$	—	—	21$	20$
Totais	303.324	324.043	77.935.213	76.441.404	25.958.626	24.609.884	1.216:515$	1.176:617$	458:620$	435:238$	1.675:135$	1.611:885$
Em serviço da Estrada	371	22	57.308	3.920	5.731	393	3:720$	176$	—	—	3:720$	176$
Transporte gratuito	407	1.199	139.430	327.371	1.394	32.737	9:065$	12:665$	—	—	9:065$	12:665$
Totais gerais	304.102	325.264	78.131.951	76.772.704	25.955.751	24.643.014	1.229:300$	1.189:458$	458:620$	435:268$	1.687:920$	1.624:726$

Animais — POR CONTA DOS ESTADOS DO RIO, DE MINAS, DE S. PAULO, DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL E DOS DIVERSOS MINISTERIOS	Estado do Rio	Estado de Minas	Estado de S. Paulo	Exterior	Fazenda	Guerra	Interior	Marinha	Viação	Prefeitura	Totais
Numero	3	335	24	—	—	132	29	—	80	2	605
Cabeças-kilometro	315	78.171	2.631	—	—	32.068	1.362	—	9.485	532	124.584
Toneladas-kilometro	31	7.817	263	—	—	3.207	136	—	949	55	12.458
Fretes	24$	4:771$	353$	—	—	954$	136$	—	406$	20$	6:664$

Animais

TRANSPORTE GRATUITO (RECEITA FICTICIA)

Numero	1.199
Cabeças-kilometro	327.371
Toneladas-kilometro	32.737
Fretes	12:665$000

Animais — EM SERVIÇO DA ESTRADA	1.a Divizão	2.a Divizão	3.a Divizão	4.a Divizão	5.a Divizão	6.a Divizão	Totais
Numero	—	8	—	—	—	14	22
Cabeças-kilometro	—	1.481	—	—	—	2.448	3.929
Toneladas-kilometro	—	148	—	—	—	245	393
Fretes	—	26$	—	—	—	150$	176$

Animais

PAGANDO

AZININO, CAVALAR E MUAR

Numero		Cabeças-kilometro		Toneladas-kilometro		Fretes e despezas accessorias					
						Total		Central		Trafego mutuo	
1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
8.392	8.968	1.427.752	1.680.611	428.623	504.182	59:175$000	54:304$000	57:791$000	52:724$000	1:384$000	1:580$000

CAPRINO, LANIJERO E SUINO

Numero		Cabeças-kilometro		Toneladas-kilometro		Fretes e despezas accessorias					
						Total		Central		Trafego mutuo	
1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
81.316	97.551	16.683.987	18.923.029	1.668.398	1.892.303	160:263$000	185:945$000	135:291$000	150:448$000	24:972$000	35:497$000

GADO VACUM

Numero		Cabeças-kilometro		Toneladas-kilometro		Fretes e despezas accessorias					
						Total		Central		Trafego mutuo	
1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
210.104	212.193	59.594.196	55.432.074	23.838.678	22.172.830	1.437:239$000	1.358:087$000	1.005:217$000	960:219$000	432:022$000	397:868$000

	ANIMAIS NÃO ESPECIFICADOS											
	Numero		Cabeças-kilometro		Toneladas-kilometro		Fretes e despezas accessorias					
							Total		Central		Trafego mutuo	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
Animais — PAGANDO	2.772	4.926	139.663	292.506	13.966	29.251	6:314$000	6:885$000	6:072$000	6:562$000	242$000	323$000

	TOTAL											
	Numero		Cabeças-kilometro		Toneladas-kilometro		Fretes e despezas accessorias					
							Total		Central		Trafego mutuo	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
	302.584	323.438	77.845.598	76.316.820	25.949.665	24.598.566	1.662:991$000	1.605:221$000	1.204:371$000	1.169:953$000	458:620$000	435:268$000

Carros e veículos :

REZUMO GERAL	NUMERO		CARROS-KILOM.		FRETES					
					Central		Trafego mutuo		Total	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908
Pagando	376	381	38.896	57.124	9:161$	16:433$	495$	582$	9:656$	17:015$
Por conta dos Estados de Minas, do Rio e de São Paulo.	63	34	4.343	9.403	1:099$	2:748$	—	—	1:099$	2:748$
Por conta dos Ministerios	121	35	6.729	1.532	2:003$	611$	—	—	2:003$	611$
Por conta da Prefeitura do Distrito Federal. .	2	3	538	129	124$	71$	—	—	124$	71$
Total.	562	453	50.506	68.198	12:387$	19:863$	495$	582$	12:882$	20:445$
Em serviço da Estrada .	27	14	6.625	2.880	1:459$	1:575$	—	—	1:459$	1:575$
Transporte gratuito . .	6	4	338	1.777	81$	489$	—	—	81$	489$
Totais gerais. .	595	471	57.469	72.855	13:927$	21:927$	495$	582$	14:422$	22:509$

Carros e veículos — PAGANDO	NUMERO	CARROS-KILOM.	FRETES E DESPEZAS		
			Total	Central	Trafego mutuo
	381	57.124	17:015$000	16:433$000	582$000

Carros e veículos

TRANSPORTE GRATUITO

(RECEITA FICTICIA)

Numero	4
Carros-kilometro	1.777
Fretes.	489

Carros e veículos — POR CONTA DOS ESTADOS DO RIO, DE MINAS, DE S. PAULO, DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL E DOS DIVERSOS MINISTERIOS.	ESTADOS			MINISTERIOS						PREFEITURA	TOTAIS
	Rio de Janeiro	Minas Geraes	S. Paulo	Exterior	Fazenda	Guerra	Interior	Marinha	Viação		
Numoro	—	13	21	2	—	21	8	—	4	3	72
Carros-kilometro	—	4.730	4.673	46	—	535	376	—	575	139	11.074
Fretes	—	1:205$	1:543$	28$	—	244$	19$	—	145$	71$	3:430$

Carros e veículos — EM SERVIÇO DA ESTRADA	1.ª DIVIZÃO	2.ª DIVIZÃO	3.ª DIVIZÃO	4.ª DIVIZÃO	5.ª DIVIZÃO	6.ª DIVIZÃO	TOTAIS
Numero.	—	1	—	6	3	4	14
Carros-kilometro.	—	364	—	1.558	121	837	2.880
Fretes	—	826$	—	582$	79$	88$	1:575$

Transportes gratuitos (receita fiticia) e em serviço da Estrada, durante o ano de 1908:

	VIAJANTES		ENCOMENDAS	MERCADORIAS	ANIMAIS	VEÍCULOS	TELEGRAMAS	RECEITAS DIVERSAS	TOTAIS
	1.ª classe	2.ª classe							
Ministerio da Industria Viação e Obras Publicas	155:657$000	78:957$000	105:146$000	334:833$000	12:665$000	489$000	14$000	78:810$000	766:571$000
Serviço Postal . . .	28:509$000	2:673$000	—	—	—	—	—	35$000	31:217$000
Palacio da Prezidencia.	135$000	—	190$000	—	—	—	—	—	325$000
Santa Casa da Mizericordia	123$000	2:753$000	215$000	49$000	—	—	—	—	3:140$000
Somas. . . .	184:424$000	84:383$000	105:551$000	334:882$000	12:665$000	489$000	14$000	78:845$000	801:253$000
Em serviço da Estrada.	912:052$000	409:647$000	1.955:526$000	2.292:704$000	176$000	1:575$000	2.238:695$000	1.795$000	7.812:170$000
Somas gerais . . 1908	1.096:476$000	494:030$000	2.061:077$000	2.627:586$000	12:841$000	2:064$000	2.238:709$000	80:640$000	8.613:423$000
Somas gerais . . 1907	468:975$000	551:518$000	1.655:750$000	1.900:910$000	12:785$000	1:540$000	1.854:781$000	102:543$000	6.549:802$000

III.

Movimento financeiro

1.º — Custo da Estrada

Bitóla de 1m,60.

Linha central.	1.ª Seção	23.491:768$290	
	2.ª »	15.963:552$319	
	3.ª »	6.338:407$545	
	4.ª »	12.792:167$310	
	5.ª »	22.129:872$923	
Ramal. . .	da Gambôa . . .	354:240$272	
	de Santa Cruz. . .	1.354:930$497	
	de Paracamby. . .	193:051$365	
	de S. Paulo. . . .	35.213:198$096	
	de Porto Novo do Cunha	6.184:045$329	
	do Paty do Alferes (em estudos). . . .	11:678$770	
Estações.		16.004:023$025	140.030:935$741

Bitóla de 1m,0.

Linha central.	6.ª Seção	15.752:561$235	
	7.ª »	4.160:822$758	
Ramal. . .	de Bello Horizonte. .	2.746:855$870	
	de Ouro Preto . . .	4.534:040$990	
	de Angra e Lavras. .	7:484$285	
	Linha auxiliar. . .	9.706:089$664	
Estações		1.428:907$780	38.336:762$582
			178.367:698$323

Transporte		178.367:698$323
Oficinas do Engenho de Dentro . . .	5.578:430$669	
Depozitos diversos	3.662:725$100	
Caza de maquinas em S. Julião . . .	3:278$424	
Material rodante.	41.641:223$902	
Maquinas, moveis, utensilios, etc. . .	801:316$272	
Proprios diversos e mobilias	350:678$167	
Iluminação a gaz Pintsck	159:837$476	
Iluminação eletrica	349:396$598	
Uzina de creozotajem	12:534$985	
Rotunda em Sete Lagôas.	124:988$851	
Instrumentos e livros de enjenharia . .	5:041$017	52.689:451$461
		231.057:149$784
Material em ser, nos depozitos da :		
Intendencia	316:265$830	
Locomoção	6.309:006$653	
Via Permanente	3.619:418$164	
Depozitos diversos	3.787:713$951	
Total.		14.032:404$598
Custo médio kilometrico da :		
Bitóla larga (*) (1^m,60).	145:504$979	
Bitóla estreita (1^m,0)	47:844$457	

2.° — Receita

A receita, em 1908, foi de	29.720:624$859
e, em 1907, fôra de	32.141:989$780
sendo a diferença para menos, em 1908, de	2.421:364$921

Foi arrecadada durante o ano de 1908 e considerada *despeza a anular* a quantia de 107:074$285.

(*) Na extensão kilometrica da bitóla larga (962,km370) estam incluidos 74,km146 de bitóla mixta (de Parahyba á entre Rios e Ramal de Porto Novo), e na bitóla estreita (801,km277) estam incluidos 41,km720 de bitóla mixta (Lafayette á Burnier e Burnier ao kilm. 504 do Ramal de Ouro Preto).

Tendo sido de 1.763^{km},656 a extensão média em trafego, a receita bruta foi no ano de 1908 de 16:851$713 por kilometro.

O seguinte quadro mostra o movimento geral da renda nos dous ultimos anos.

VERBAS	1908		1907		DIFERENÇAS PARCIAIS NA RECEITA, EM 1908	
	QUANTIDADE	RENDAS	QUANTIDADE	RENDAS	PARA MAIS	PARA MENOS
Renda do trafego						
Viajantes	22.899.093 T	10.469:124$100	22.362.193 T	10.211:749$840	257:374$560	
Bagajens	8.620 T	436:868$600	9.454.000 T	497:823$520	. . . . .	60:954$920
Encomendas	55.893	1.711:125$839	57.896.000	1.945:093$252	. . . . .	233:967$413
Animais	324.043	1.176:254$520	303.324	1.208:110$680	. . . . .	31:856$160
Veículos	453 T	19:602$000	562 T	12:355$900	7:246$100	
Mercadorias — café	69.103 T	2.025:069$000	103.132.000 T	3.498:256$000	. . . . .	1.473:188$000
Mercadorias — diversas	994.467	13.013:505$582	950.803.000	13.854:226$477	. . . . .	840:720$895
Receitas diversas	. . . . .	472:453$049	. . . . .	477:118$484	. . . . .	4:665$435
Armazenajens	. . . . .	72:219$834	. . . . .	91:215$957	. . . . .	18:996$123
Telegrafo	. . . . .	59:500$829	. . . . .	55:548$963	3:951$866	
Multas	. . . . .	28:807$760	. . . . .	30:426$468	. . . . .	1:618$708
Somas	. . . . .	29.484:531$413	. . . . .	31.881:925$541	268:572$526	2.665:966$654
Renda arrecadada pela Tezouraria						
Porcentajens diversas	. . . . .	111:907$246	. . . . .	116:102$393	. . . . .	4:195$147
Renda eventual	. . . . .	48:679$345	. . . . .	77:599$046	. . . . .	28:919$701
» de proprios	. . . . .	57:856$355	. . . . .	60:388$125	. . . . .	2:531$270
Multas por infração de contratos	. . . . .	17:650$000	. . . . .	5:974$675	11:675$325	
Totais	. . . . .	29.720:624$859	. . . . .	32.141:989$780	280:247$851	2.701:612$772
Diferença para menos em 1908	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2.421:364$921	

Arrecadou mais a Estrada, durante o ano, a quantia de 5.441:357$210, pertencente ás companhias em trafego mutuo, á taxa de transportes de viajantes e aos impostos de S. Paulo, Minas Geraes e Rio de Janeiro; e escriturou, como *receita ficticia*, a quantia de 801:253$250, importancia dos transportes efetuados *por conta* dos diversos Ministerios, Palacio Prezidencial, Serviço Postal e Santa Caza da Mizericordia, como consta da pag. 64.

Rezumo geral do movimento e receita de viajantes nos trens de suburbios, de 1831 á 1908:

ANOS	SUBURBIOS DA CAPITAL FEDERAL		SUBURBIOS DO DISTRITO FEDERAL		SUBURBIOS DA CIDADE DE OURO PRETO		SUBURBIOS DA CIDADE DE S. PAULO		SUBURBIOS POR CONTA DO GOVERNO		TOTAIS GERAIS	
	Quantidades	Produtos	Quantidades	Produtos	Quantidades	Produtos	Quantidades	Produtos	Quantidades	Produtos	Quantidades	Produtos
1861	136.559	72:819$040	—	—	—	—	—	—	—	—	136.559	72:819$040
1862	146.259	78:676$260	—	—	—	—	—	—	—	—	146.259	78:676$260
1863	160.113	78:420$456	—	—	—	—	—	—	—	—	160.113	78:420$456
1864	189.301	66:627$120	—	—	—	—	—	—	—	—	189.301	66:627$120
1865	207.760	77:357$476	—	—	—	—	—	—	—	—	207.760	77:357$476
1866	233.210,5	85:077$848	—	—	—	—	—	—	—	—	233 210,5	85:077$848
1867	300.149	102:227$284	16.162	11:615$648	—	—	—	—	—	—	316.311	113:842$932
1868	453.668	136:595$360	17.527	11:692$576	—	—	—	—	—	—	471.195,5	148:287$945
1869	531.068,5	156:450$180	16.076	9:822$240	—	—	—	—	—	—	547.744,5	165:981$720
1870	530.480	155:595$770	—	—	—	—	—	—	—	—	530.480	155:595$770
1871	583.201	162:140$950	—	—	—	—	—	—	—	—	583.201	162:140$950
1872	655.116	182:215$240	—	—	—	—	—	—	—	—	655.116	182:215$240
1873	787.206	221:608$880	—	—	—	—	—	—	—	—	787.206	221:608$880
1874	785.413	186:657$670	—	—	—	—	—	—	—	—	785.413	186:657$670
1875	1.017.343	202:754$750	—	—	—	—	—	—	—	—	1.017.343	202:754$750
1876	1.200.781	227:935$840	—	—	—	—	—	—	—	—	1.200.781	227:935$840
1877	1.518.330	296:268$000	39.802	18:611$700	—	—	—	—	—	—	1.558.132	314:881$000
1878	1.437.200	279:858$800	36.889	16:921$100	—	—	—	—	—	—	1.474.089	296:779$900
1879	1.634.355	299:621$400	—	—	—	—	—	—	—	—	1.034:355	299:621$400
1880	1.580.320	259:218$700	—	—	—	—	—	—	—	—	1.586.320	259:218$700
1881	1.813.512	305:414$300	709	221$500	—	—	—	—	8.749	1:792$400	1.852.970	307:458$200
1882	1.820.871	304:955$500	811	256$400	—	—	—	—	34.036	7:368$700	1.864.743	309:580$600
1883	1.913.920	318:527$300	1.649	497$900	—	—	—	—	37.408	5:922$900	1.952.977	324:948$100
1884	2.118.935	317:926$200	1.601	477$000	—	—	—	—	49.617,5	8:609$500	2.170.206,5	356:412$700
1885	2.413.753	392:095$000	1.768	520$200	—	—	—	—	59.748	9:905$100	2 475.269	403:126$300
1886	2.741.768	429:798$000	1.107	323$300	—	—	—	—	81.090	13:132$300	2.823.965	443:253$600
1887	3.469.602	498:423$510	1.325	352$900	—	—	—	—	163.987	17:112$200	3.574.914	515:888$610
1888	3.838.194	541:345$500	1.113	387$250	—	—	—	—	114.056	19:080$700	3.953.663	561:383$450
1889	4.077.555,5	531:923$050	10.725,5	5:723$510	—	—	—	—	105.155	17:558$700	4.193.436	585:205$860
1890	5.111.002	630:437$050	72.419	28:474$900	—	—	—	—	120.340	17:862$300	5.304.460	676:774$250
1891	7.507.207	963:685$690	204.536	74:227$080	25.360	5:201$3 0	90.400	12:797$500	82.191	11:955$800	7.909.694	1.067:877$370
1892	7.879.706	1.009:133$750	279.826	90:411$700	37.933	8:654$400	283.284	42:325$200	128.703	47:200$900	8.609.452	1.203:731$950
1893	8.733.015	1.207:997$950	311.329	111:685$460	16.444	3:343$500	274.530	38:760$300	138.560	00:875$000	9.478.890	1.422:662$210
1894	9.479.992,5	1.299:532$750	392.094	130:160$810	18.179	3:062$500	314.925	42:054$700	131.598	52:898$500	10.000.788,5	1.528:249$200
1895	10.162.664	1.426:348$325	451.916	156:308$140	20.902	4:554$940	395.175	51:328$600	179.279	88:744$900	11.209.930	1.727:784$905
1896	11.071.115	1.480:153$216	445.988	154:921$020	17.084	3:645$400	394.703	50:901$400	186.463	144:653$400	12.118 453	1.843.275$060
1897	11.516.920	1.686:554$660	491.515	172:423$310	4.856	1:596$200	263.473	39:388$000	229.155	333:009$300	12.505.925	2.233:032$070
1898	9.503.828	2.312:096$150	489.205	250:917$250	10.695	4:011$900	282.560	78:244$600	78.707	129:309$200	10.364.995	2.774:639$100
1899	9.791.164	2.287:005$360	471.865	248:783$200	7.479	2:616$600	274.799	70:907$400	140.346	92:812$500	10.685.953	2.708:125$660
1900	11.442.131	2.189:222$585	516.618	246:377$405	780	195$000	325.186	99:974$400	196.111	165:001$200	12.480.826	2.700:770$680
1901	11.659.272	2.101:855$020	527.851	230:773$685	60	30$000	193.601	52:703$700	255.927.5	166:405$300	12.036.711,5	2.011:767$705
1902	12.288.686	2.268:409$211	555.023,5	241:616$930	—	—	157.100	47:619$120	351.350,5	209:145$500	13.352.160	2.766:190$761
1903	13.101.064,5	2.415:033$445	540.472	239:352$575	—	—	181.707	39:229$000	277.775	150:005$000	14.100.958,5	2.844:940$020
1904	14.730.310	2.715:123$170	554.294	244:612$800	—	—	145.606	30:914$900	657.742,5	390:222$400	16,087.952,5	3.380:873$350
1905	10.521.210	3.037:753$110	614.469	276:871$150	—	—	125.752	25:807$150	448.817	247:240$900	17.740.257	3.587:771$310
1906	17.858.385	3.266:518$700	793.949	319:244$430	—	—	146.128	26:930$300	440.774,5	269:809$400	19 239.236,5	3.882:532$830
1907	18.767.290	3.381:764$820	978.568	370:874$450	—	—	154.220	27:544$200	489.616	271:799$000	20.380.695	4.051:942$770
1908	18 915.767	3.390:972$400	1.212.020	448:820$750	—	—	167.492	28:730$750	059.878	307:346$800	20.955.757	4.244:870$700

Observações.— Suburbios da Capital Federal: -- da Central á D. Clara.
Suburbios do Distrito Federal: -do Rio das Pedras á Maxambomba, Linha auxiliar o Ramal de Santa Cruz.
Suburbios da cidade de Ouro Preto:— do Hargreaves á Ouro Preto.
Suburbios da cidade do S. Paulo:— Guayaúna, Penha e Nórte.

Transportes efetuados por conta de diversos Ministerios, Estados, etc.

Na receita do trafego está incluida a quantia de 2.240:238$500, proveniente de transportes feitos por conta de varios Ministerios, Estados, Companhias e Repartições Publicas, cuja comparação consta do quadro seguinte :

VERBAS	1908	1907	DIFERENÇAS EM 1908	
			Para mais	Para menos
Viajantes	1.021:879$500	828:617$000	193:262$500	—
Encomendas	181:820$700	176:028$100	5:792$600	—
Mercadorias . . . Diversas	262:727$400	667:709$200	—	404:981$800
Mercadorias . . . Valores	591:818$100	171:927$200	419:890$900	—
Animais	6:664$400	12:144$300	—	5:479$900
Veículos	3:430$300	3:226$300	204$000	—
Telegramas	2:084$800	2:164$390	—	79$590
Rendas diversas	169:813$300	177:338$800	—	7:525$500
Soma	2.240:238$500	2.039:155$290	619:150$000	418:066$790
Diferença para mais em 1908	—	—	201:083$210	

A discriminação dos referidos transportes, segundo a procedencia das respetivas requizições é a seguinte :

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	107:576$700
Ministerio da Guerra	978:225$550
» » Fazenda	623:026$100
» » Marinha	17:015$000
» » Justiça e Interior	139:101$400
» das Relações Exteriores	1:741$800
Estado do Rio de Janeiro	13:702$850
» de S. Paulo	137:110$500
» » Minas Geraes	208:359$100
A transportar	2.225:859$000

Transporte	2.225:859$000
Prefeitura do Distrito Federal	12:611$600
Estrada de Ferro Muzambinho	28$200
Estrada de Ferro Oeste de Minas. . .	1:739$700
Soma	2.240:238$500

Renda ficticia — Os transportes efetuados gratuitamente pela Estrada, em 1908, importaram em 801:253$250.

A discriminação desses transportes, segundo a procedencia, é a seguinte:

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas	766:571$350
Palacio da Prezidencia da Republica . .	325$300
Serviço postal	31:217$400
Casa de Mizericordia da Capital Federal .	3:139$200
	801:253$250

Serviço proprio da Estrada — Os transportes em serviço proprio da Estrada, em 1908, importaram em 7.812:000$920.

3.º — Despeza

A despeza total de custeio, em 1908, foi de	32.182:376$501
e, em 1907, fôra de	31.845:826$936
Sendo a diferença, em 1908, para mais, de.	336:549$565

A despeza de custeio distribuida pelas diversas divizões da Estrada, foi a seguinte:

VERBAS DE DESPEZA		PESSOAL	MATERIAL	TOTAIS
Administração central.	Diretoria e Secretaria	114:824$394	62:586$035	177:410$429
	Tezouraria	129:548$778	4:733$749	134:282$527
	Intendencia	283:399$726	24:877$721	308:277$447
	Estatistica	39:673$756	—	39:673$756
Trafego		8.635:385$727	1.781:637$161	10.417:022$888
Contabilidade		610:207$303	38:385$992	648:593$295
Locomoção		5.316:482$890	6.377:375$357	11.693:858$247
Linha e edificios		6.978:185$668	1.785:072$244	8.763:257$912
Soma		22.107:708$242	10.074:668$259	32.182:376$501

A despeza de custeio, nos dous ultimos anos, foi a seguinte:

VERBAS DE DESPEZA		1908	1907	DIFERENÇAS EM 1908	
				Para mais	Para menos
Administração central.	Diretoria e Secretaria	177:410$429	192:469$223	—	15:058$794
	Tezouraria	134:282$527	140:683$177	—	6:400$650
	Intendencia	308:277$447	291:145$088	17:132$359	—
	Estatistica	39:673$756	—	39:673$756	—
Trafego		10.417:022$888	10.102:733$755	314:289$133	—
Contabilidade		648:593$295	586:634$059	61:959$236	—
Locomoção		11.693:858$247	11.573:537$001	120:321$246	—
Linha e edificios		8.763:257$912	8.958:624$633	—	195:366$721
Soma		32.182:376$501	31.845:826$936	553:375$730	216:826$165

Comparadas as despezas de custeio em 1908, de pessoal e material, discriminadamente, com as correspondentes em 1907, chega-se ao seguinte rezultado:

VERBAS DE DESPEZA	1908	1907	DIFERENÇA EM 1908	
			Para mais	Para menos
Pessoal	22.107:708$242	21.920:643$417	187:065$825	—
Material	10.074:668$259	9.925:184$519	149:483$740	—
Somas	32.182:376$501	31.845:826$936	336:549$565	—

Houve, portanto, em 1908, o aumento de 187:065$825 na despeza de pessoal e 149:483$740, em material.

A despeza média, por kilometro, de extensão em trafego, foi:

Em 1908	18:247$536
» 1907	18:801$718
Sendo a diferença para menos, em 1908, de . . .	554$182

A despeza por conta de capital, em 1908, foi, conforme os quadros seguintes:

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAIS
LINHA E EDIFICIOS:			
1.ª Secção	109:185$277	1.779:976$575	1.889:161$852
2.ª »	2:729$772	132:082$729	134:812$501
3.ª »	7:017$850	718:329$616	725:347$466
4.ª »	36:994$240	391:034$165	428:025$405
5.ª »	926$550	45:121$392	46:047$942
6.ª »	34:825$089	69:073$248	103:898$337
7.ª »	24:481$611	65:952$719	90:434$330
Ramal da Gamboa	—	—	—
Ramal de Santa Cruz	1:610$125	3:500$000	5:110$125
Ramal de Paracamby	—	—	—
Ramal de Porto Novodo Cunha	56:152$756	620:213$803	676:366$559
Ramal de S. Paulo	549:815$105	3.915:530$403	4.465:345$508
Ramal de Ouro Preto	1:202$000	48:472$965	49:674$965
Ramal de Bello Horizonte	—	—	—
Ramal de Sant'Anna dos Ferros	—	—	—
Ramal de Angra e Lavras	1:474$300	249$277	1:723$577
Linha auxiliar	40:037$784	66:718$662	106:756$446
Estações	44:626$525	22:503$557	67:130$082
Rotunda em Sete Lagoas	—	—	—
Somas	911:075$954	7.878:759$111	8.789:835$095
LOCOMOÇÃO:			
Trem rodante	156:529$113	1.176:874$353	1.333:403$466
Oficinas do Enjenho de Dentro	115:232$561	61:439$842	176:672$403
Depozitos diversos	13:449$786	293:125$909	306:575$695
Somas	285:261$460	1.531:440$104	1.816:701$564

Mobilia	8:147$600
Maquinas e utensilios	23:981$800
Soma	32:129$400

Recapitulação

Locomoção	1.816:701$564
Linha e edificios	8.789:835$095
Mobilias, maquinas e utensilios . . .	32:129$400
Soma total	10.638:666$059

A despeza geral, de custeio e de capital, foi a seguinte:

Administração Central	Diretoria e Secretaria . .	177:410$429
	Tesouraria	134:282$527
	Intendencia	308:277$447
	Estatistica	39:673$576
Trafego		10.417:022$888
Contabilidade		648:593$295
Locomoção		13.510:559$811
Linha		17.553:093$007
Mobilias, maquinas e utensilios		32:129$400
		42.821:042$560

Além destas, ha a mencionar mais a de 5.211:565$861 feita com a 6.ª Divizão (Prolongamento), cujas despezas só se inclúem na conta de capital depois que os trêchos construidos são difinitivamente entregues ao trafego:

ANOS	EXTENSÕES MÉDIAS EM TRAFEGO	AUMENTOS POR CENTO DA EXTENSÃO	RECEITAS GERAIS	DESPEZAS DE CUSTEIO	RECEITAS	DESPEZAS
					POR KILOMETRO DE EXTENSÃO MÉDIA DA ESTRADA EM TRAFEGO.	
1904	1.580,389	25,12	28.307:809$942	28.290:740$985	17:918$253	17:901$124
1905	1.627,294	2,96	28.641:492$942	27.823:789$591	17:600$687	17:098$194
1906	1.663,162	2,20	31.420:732$982	30.574:049$022	18:892$166	18:383$085
1907	1.693,772	1,84	32.475:557$780	31.845:826$936	19:173$512	18:801$718
1908	1.763,656	4,13	30.521:877$859	32.182:376$501	17:306$027	18:247$536

4.º — Reclamações

Durante o exercicio de 1908 foram apresentadas 412 reclamações por diferenças em frétes; e, apóz os respetivos processos, foram deferidas 314.

As deferidas tiveram seu pagamento realizado na importancia de 11:749$800, pertencendo ás estradas em trafego mutuo, as seguintes:

Leopoldina . . .	5	na importancia de. .	41$900
Muzambinho . . .	21	» » ». .	408$300
Minas e Rio . . .	6	» » ». .	77$700
Sapucahy . . .	2	» » ». .	42$200
Juiz de Fóra a Piáu.	7	» » ». .	122$300
Oéste de Minas . .	13	» » ». .	137$200
	54		829$600

Balanço do exercicio de 1908

ATIVO

Estados:		
S. Paulo, Goyaz, Paraná e Sergipe	—	6:678$235
Camaras Municipais:		
Capital do Estado de Minas	4:430$400	
Cidade de Barbacena	4:230$520	8:660$920
Prefeitura do Distrito Federal	—	423:972$864
Companhias diversas	—	830:307$641
Diversas Estradas de Ferro	—	31:904$917
Diversos devedores	—	354:359$335
Diversos responsaveis	—	5.444:472$516

DEPOZITOS

Central	316:265$830	
Locomoção	6.309:006$653	
Via-permanente	3:619:418$164	10.244:690$647
Depozitos diversos	—	3.787:713$951
Divida interna	77$624	
Renda á cobrar	276:144$132	
Renda á arrecadar	116:595$227	392:816$983
Titulos depozitados	—	150:939$697
Iluminação á gaz Pintsch	159:837$476	
Iluminação eletrica	349:396$598	
Instrumentos e livros de enjenharia	5:041$017	
Mobilias	321:574$767	
Maquinas e diversos utensilios	825:298$072	1.661:147$930
Material rodante	—	41.641:223$902
Construção do Prolongamento	5.211:565$831	
Custo da Estrada de Ferro Central do Brazil	160.712:130$059	
Estações diversas	17.432:930$805	183.356:626$725
Proprios diversos	37:251$000	
Uzina de creozotajem	12:534$985	
Caza de maquinas em S. Julião	3:278$424	
Oficinas do Engenho de Dentro	5.578:430$669	5.631:495$078
Caixa:— Saldo em dinheiro	—	525:388$905
		254.492:400$246

PASSIVO

Conta de capital	—	161.446:331$133
Tezouro Federal	—	90.524:125$832
Companhias, sociedades e associações diversas	—	95:727$822
Diversos credores	—	759:485$358
Cauções para garantias de contratos	609:207$164	
Idem, idem de propostas	133:889$000	
Idem, idem diversas	150:939$697	894:035$861
Valores depozitados	609:925$808	
Fianças de carregadores	19:185$000	
Fianças de empregados	23:674$890	652:785$698
Reclamações	23:673$685	
Indenizações por fornecimentos	4:016$004	27:689$689
Camaras Municipais:		
Cidade da Barra do Pirahy	944$155	
Capital do Estado da Bahia	484$000	1:428$155
Imposto do Estado de Minas Geraes	84:047$031	
Idem, idem do Rio de Janeiro	6:473$667	90:590$698
		254.492:400$246

Demonstração da conta de — Lucros e Perdas — no exercicio de 1908

RECEITA

Rendimento da Estrada	20.484:531$413
Renda eventual	48:679$345
» de proprios	57:856$855
Porcentajens sobre transportes	5:788$288
» » fornecimentos	6:674$871
» » o imposto do estado de Minas	63:377$929
» » » » » » » S. Paulo	11:668$541
» » » » » » do Rio de Janeiro	24:397$617
Multas por infração de contratos	17:650$000
Indenisações diversas	4:922$761
Encerramento de contas	3:014$369
Deficit	3.039:133$273
	32.767:695$282

DESPEZA

Custeio da Estrada	32.182:370$501
Importancia do material rodante que teve baixa por inutil ao serviço	578:224$761
Encerramento de contas	7:094$020
	32.767:695$282

Balanço da Receita e Despeza no ano de 1908:

RECEITA

Receita do trafego	Janeiro	2.982:593$668	
	Fevereiro	2.938:307$421	
	Março	2.967:680$723	
	Abril	2.744:786$752	
	Maio	2.912:768$369	
	Junho	2.702:284$587	
	Julho	2.887:087$739	
	Agosto	2.840:746$150	
	Setembro	3.112:688$204	
	Outubro	3.101:130$919	
	Novembro	2.816:143$990	
	Dezembro	2.929:667$971	34.925:888$623
Receita ficticia		—	801:253$250
Total		—	35.727:141$873
Deduzindo:			
Receita pertencente ao trafego mutuo		3.525:467$013	
» » á taxa de transportes		616:693$500	
» » ao imposto de S. Paulo		179:116$380	
» » » » de Minas Geraes		773:284$530	
» » » » do Rio de Janeiro		346:795$787	5.441:357$210
Receita propria da Estrada		—	—
Receita eventual		—	48:679$345
Receita de proprios		—	57:856$855
Porcentajens diversas		—	111:907$246
Multas por infração de contratos		—	17:650$000
		—	—
Deficit		—	—
Total		—	—

		30.285:784$663
		236:093$446
		30.521:878$109
		1.660:498$392
		32.182:376$501

Discriminação

Passajens	—	11.473:833$700	
Deduzindo:			
Pertencente ao trafego mutuo	77:116$500		
» á taxa de transportes	616:693$500		
» ao imposto de S. Paulo	42:092$300	755:902$300	10.737:931$400
Fretes	—	23.518:735$129	
Deduzindo:			
Pertencente ao trafego mutuo	3.425:618$291		
» ao imposto do S. Paulo	137:024$080		
» » » de Minas Geraes	773:284$530		
» » » do Rio de Janeiro	346:795$787	4.682:722$688	18.836:012$441
Telegramas	—	82:245$801	
Deduzindo:			
Pertencente ao trafego mutuo	—	22:732$222	59:514$579
Armazenajens	—	—	72:219$834
Multas	—	—	23:807$760
Receitas diversas	—	—	551:298$649
Receita eventual	—	—	48:679$345
Receita de proprios	—	—	57:856$855
Porcentajens diversas	—	—	111:907$246
Multas por infração de contratos	—	—	17:650$000
	—	—	30.521:878$109
Deficit	—	—	1.660:498$392
Total	—	—	32.182:376$501

Receita geral da Estrada em 1908	30.521:878$109
» » » » 1907	32.475:558$780
Diferença para menos	1.953:680$671

Despeza

Custeio da Estrada	Janeiro	2.472:102$130	
	Fevereiro	2.526:261$160	
	Março	2.839:508$921	
	Abril	2.688:201$399	
	Maio	2.906:362$226	
	Junho	2.84[illegible]:422$983	
	Julho	2.774:113$433	
	Agosto	2:664:551$156	
	Sembro	2.6[illegible]0:324$696	
	Ontubro	2.555:340$764	
	Novembro	2.499:909$776	
	Dozembr o	2.782:277$857	32.182:376$501
	Total	—	32.182:376$501

Discriminação

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração Central:			
Diretoria e Secretaria	114:824$394	62:586$035	177:410$429
Tezouraria	129:548$778	4:733$749	134:282$527
Intendencia	283:399$726	24:877$721	308:277$447
Estatistica	39:673$756	—	39:673$756
Trafego	8.635:3[illegible]5$727	1.781:637$161	10.417:022$888
Contabilidade	610:207$303	38:385$992	648:593$295
Locomoção	5.316:48[illegible]$890	6.377:375$357	11.693:858$247
Via permanente	6.978:185$668	1.785:072$244	8.763:257$912
Total	22.107:708$242	10.074:668$259	32.182:376$501

Custeio da Estrada em 1908	32.182:376$501
» » » » 1907	31.845:826$936
Diferença para mais	336:549$565

Sinopse da receita e despeza efetiva no exercicio de 1908:

RECEITA

ORDINARIA:			
Rendimento da Estrada	—	27.522:698$197	
Idem á débito do Governo Central, Estados, etc.	—	1.955:548$520	
Importancia de transportes gratis	—	801:253$250	
Diario Oficial	—	3:748$500	
Renda de proprios	—	54:056$855	
Imposto sobre vencimentos	—	280:631$630	
» » nomeações	—	31:372$444	30.651:312$405
EXTRAORDINARIA:			
Montepio	—	—	58:898$221
RENDA COM APLICAÇÃO ESPECIAL:			
Renda eventual, produzida pela taxa de analizes e venda de dezenhos e material inservivel	46:187$645		
Produzida pela reversão de cauções de contratos	2:491$700	48:679$345	
Multas por infração do Regulamento	—	28:807$760	
» » « de contratos	—	17:650$000	95:137$105
DEPOZITOS:			
Estrada de Ferro Oeste de Minas	—	27:571$900	
Imposto do Estado de Minas Geraes	—	58:977$423	
» » » do Rio de Janeiro	—	3:070$030	
Multas descontadas ao pessoal	—	2:798$345	
Produto liquido de leilão	—	414$720	
Trocos não reclamados	—	350$230	
Indenisações por fornecimentos	—	3:791$855	
Consignações diversas	—	873$936	
Banco dos Funcionarios Publicos	—	32:472$825	
Caixa Telegraphica	—	2:630$500	
Associação B. dos Empregados Jornaleiros da Maritima	—	1:122$370	
» Geral de A. Mutuos — Fianças	—	4:189$920	
» » » » » — Consignaçõis	—	1:938$000	
Caixa dos Guardas Freios	—	93$000	
» Funeraria da 4ª Divizão	—	742$500	
Gratificações aos ajentes por conta do Estado do Rio	—	1:233$845	
Reclamações por extravio	—	33$339	
A. Thum	—	9:731$627	
Société A. des Mines de Manganaise	—	10:635$224	
«The Rio de Janeiro Tramway Light»	—	6:427$693	
José Augusto Rabello	—	100$000	
Nicazio Martinez J. Fernandez	—	400$000	
Carmine Giordano	—	200$000	
Importancia revertida da renda eventual por cauções de contratos	—	139$800	169:953$142
Importancia recebida, por encontro de contas da Prefeitura do Distrito Federal, de transportes efetuados por conta da mesma	—	—	42:700$000
MOVIMENTO DE FUNDOS:			
Importancia recebida do Tezouro Federal, para pagamentos de:			
Pessoal da Estrada	23.295:480$000		
Construção do prolongamento:			
Decreto n. 6874	1.760:000$000		
» n. 7131	760:219$230		
Alargamento do Ramal de S. Paulo:			
Decreto n. 6881	800:000$000		
Depozitos	3.200:000$000		
Eventuais	575:000$000		
Despezas miúdas	150:700$000	30.511:399$230	
Folhas de vencimentos enviadas ao Tesouro Federal	—	57:091$417	
Cauções de contratos restituidas pelo Tesouro Federal	—	371:411$800	
Contas enviadas ao Tezouro Federal para serem pagas	—	13.519:702$634	
Importancia recebida da venda de cinco apolices que estavam cauciona-das para garantia de contratos	—	5:000$000	
Guias de vencimentos em suspenso enviadas ao Tesouro Federal	—	22:572$478	44.517:177$559
SALDOS ANTERIORES:			
De Caixa	—	378:651$778	
De responsaveis	—	5.444:472$516	
Em titulos	—	163:039$607	5.986:173$901
			81.521:352$423

DESPEZA EFETIVA

ORDINARIA:			
Pessoal da Administração Central	509:754$207		
» do Trafego	8.486:873$759		
» da Contabilidade	577:060$141		
» da Locomoção	6.016:884$650		
» da Via Permanente	7.502:087$668	23.092:660$425	
DESPEZAS DIVERSAS:			
Pagas na Estrada	48:851$555		
» no Tezouro Federal	183:144$047	231:995$602	
DESPEZA EVENTUAL:			
Paga na Estrada	560:302$163		
» no Tezouro Federal	138:761$173	699:063$336	
Material pago na Estrada	24:503$442		
» » no Tezouro Federal	11.699:106$727		
Guias de vencimentos pagas no Tezouro	10:552$576	11.734:162$745	35.757:882$103
Por conta dos créditos concedidos pelos Decretos ábaixo:			
Decreto n. 6.881, de 12 de março de 1908			
Alargamento do ramal de S. Paulo:			
Pessoal pago na Estrada	446:678$350		
Material » » »	245$668	446:924$018	
» » no Tezouro Federal	1.051:773$714		
Guias do vencimentos pagas no TezouroFederal	687$525	1.052:461$239	1.499:385$257
Decretos ns. 6.874 e 7.131, de 7 de março e 24 de setembro de 1908			
Construção do prolongamento:			
Pessoal pago na Estrada	2.371:604$903		
Material » » »	136:249$817	2.507:854$720	
» » no Tezouro Federal	279:311$904		
Guias de vencimentos pagas no Tezouro Federal	11:181$911	290:493$815	2.798:348$535
Recepção do Rei de Portugal:			
Material pago no Tezouro Federal	—	—	159:791$941
Decreto n. 6.543, de 4 de julho de 1907			
Despezas diversas pagas no Tezouro Federal	—	—	1:180$000
EXERCICIO DE 1906 E 1907:			
Pago no Tezouro Federal:			
Folhas de vencimentos enviadas ao Tezouro Federal	—	—	57:091$417
Despezas diversas	—	—	4:008$440
Despeza eventual	—	—	304$500
Material	—	—	2:470$654
Importancia do tres guindastes adquiridos da Prefeitura do Distrito Federal, por encontro de contas, pelo seu debito de transportes	—	—	42:700$000
DEPOZITOS:			
Companhia Estrada do Ferro União Valenciana	—	973$250	
» » » » Rio das Flores	—	1:837$400	
Imposto do Estado de S. Paulo	—	8:468$698	
Tarefeiros	—	16:828$650	
Reforço de fianças	—	3:975$477	
Fianças de carregadores	—	615$000	
Associação Geral de Auxilios Mutuos—Mensalidades	—	14:258$175	
» » » » » —Consignações	—	3:156$892	
Caixa do Movimento	—	12:693$650	
Associação Beneficente dos Maquinistas	—	159$725	
Sociedade dos Foguistas	—	736$000	
Caixa dos Bagajeiros	—	851$100	
Multas (50 %) pagos aos ajentes por conta do Estado do Rio	—	675$400	
Gratificações pagas por conta da Oeste de Minas	—	2:250$000	
A transportar	—	67:479:418	40.323:162$852

DESPEZA EFETIVA

Transporte	—	67:479$418	40.323:162$852
Commissão F. A. das Obras do Porto	—	21:038$625	
Companhia de Tecidos de Sapopemba	—	24$100	
Cauções para garantia de propostas	—	48:800$000	
Cauções em titulos restituidas	—	12:100$000	
Cauções para garantia de contratos restituidas pelo Tezouro Federal	—	371:411$800	
Cauções para garantia de contratos revertidas para a Estrada como renda eventual	—	2:491$700	523:375$643
MOVIMENTO DE FUNDOS:			
Importancia entregue no Tezouro Federal, por conta da renda geral da Estrada	31.048:150$513		
Idem idem idem, do saldo restante do exercicio de 1907	378:661$777		
Idem idem idem, para pagamento de tres cazinhas, pela verba eventuais	14:000$000		
Idem idem idem, para pagamento de despeza do contrato firmado com Trajano de Medeiros & Comp., por conta do credito concedido pelo Decreto n. 6881—Alargamento	352:253$749	31.793:065$039	
Transportes por conta do Governo e gratis	—	2.755:801$770	
Importancia deduzida de folhas de vencimentos de 1903 a 1907, enviadas ao Tezouro Federal:			
Imposto sobre vencimentos	3:476$201		
» » nomeação	668$800	4:145$001	34.554:012$810
Saldos que passam:			
De caixa	—	525:388$905	
De responsaveis	—	5.444:472$516	
Em titulos	—	150:939$697	6.120:801$118
			81.521:352$423

Comparação da despeza efetiva com os respetivos créditos no exercicio de 1908

Exercicio de 1908

Crédito votado pela Lei n, 1841, de 31 de dezembro de 1907	36.334:480$000
Despeza efetiva	35.757:882$108
Saldo	576:597$892
Crédito concedido pelo Decreto n. 6881, de 12 de março de 1908, para o alargamento da bitola do ramal de S. Paulo	1.500:000$000
Despeza efetiva	1.499:385$257
Saldo	614$743
Creditos concedidos pelos decretos ns. 6874 e 7131, de 7 de março e 24 de setembro de 1908, para a construção do prolongamento	2.800:000$000
Despeza efetiva	2.798:348$535
Saldo	1:651$465
Por conta do crédito concedido para a recepção do Rei de Portugal	159:791$941
Por conta do saldo do crédito concedido pelo decreto n. 6543, de 4 de junho de 1907, para o alargamento do ramal de S. Paulo	10:083$340
Despeza efetiva neste exercicio	1:180$000
Saldo	8:903$340

IV.

Trafego

TRAFEGO

I. — Movimento

O percurso dos trens passou :

de	7.425.573	kilom.,	em	1906,
á	8.764.745	»	»	1907 e
á	8.462.642	»	»	1908

o que reprezenta um decrecimo de 3.57 °/₀ sobre 1907. (1)

O percurso dos veículos passou :

de	124.801.276	kilom.,	em	1906,
á	148.735.361	»	»	1907 e
á	149.665.866	»	»	1908

o que reprezenta um acrecimo de 0.62 °/₀ sobre 1907.

---

(1) A diminuição foi devida á supressão, no horario em vigor, de alguns trens de carga, que passaram a facultativos.

Percurso das diversas especies de trens em cada uma das seções e ramais e respetivas médias diarias:

SERVIÇO	SUBURBIOS		VIAJANTES DO INTERIOR		MIXTOS	CARGAS	TOTAIS		DIFFERENÇAS EM 1908	MÉDIAS DIARIAS		DIFFERENÇAS EM 1908
	ORDINARIOS	ESPECIAIS	ORDINARIOS	ESPECIAIS			1908	1907		1908	1907	
1ª seção	808.688	2.845	674.800	9.311	65.689	333.944	1.885.217	2.101.642	— 116.395	5.439,0	5.757,9	— 318,9
2ª »	—	—	233.808	4.846	59.560	213.111	511.325	705.535	— 191.210	1.4 9,1	1.932,9	— 523,8
3ª »	—	—	251.280	3.901	131.760	197.922	581.863	571.953	+ 9.913	1.602,3	1.575,2	+ 27,1
4ª »	—	—	175.210	3.029	118.584	196.264	493.111	486.666	+ 6.445	1.350,9	1.3 3,3	+ 17,6
5ª »	—	—	293.785	5.312	196.876	430.255	956.253	1.118.941	— 162.683	2.619,8	3.065,5	— 445,7
6ª »	—	—	52.552	382	—	20.192	73.126	10.537	+ 62.589	200,3	28,8	+ 171,5
Ramal de Santa Cruz	13.156	—	233.184	1.074	24.140	68.344	339.898	343.207	— 3.309	931,2	940,2	— 9,0
» » Paracamby	—	—	—	221	23.424	53	23.701	23.640	+ 61	66,0	64,7	+ 1,3
» » Porto Novo	—	—	46.720	1.949	93.693	336	142.6 1	142.817	— 156	390,8	391,1	— 0,3
» » S. Paulo	20 544	—	821.880	29.607	593.180	444.417	1.812.628	1.549.719	+ 262.909	4.966,1	4.245,8	+ 720,3
» » Ouro Proto	—	—	—	—	—	1.830	1.830	2 7	+ 1.533	5,0	0,8	+ 4,2
Totais na bitóla de 1m,60	932.388	2.845	2.789.249	49.632	1.216.909	1.936.628	6.927.651	7.057.951	— 130.302	18.980,5	19.336,2	— 355,7
6ª seção	—	—	191.224	10.931	316.429	144.857	663.441	926.506	— 263.032	1.817,6	2.812,3	— 994,7
7ª »	—	—	115.530	2.563	99.660	27.022	245.745	—	+ 245 715	673,1	—	+ 673,1
Ramal de Ouro Preto	—	—	5.376	1.178	56.112	1 154	63.820	67.034	— 3.214	174,8	183,6	— 8,8
» » Bello Horizonte	—	—	20.440	578	29.544	471	51.036	51.8.0	— 804	139,8	142,0	— 2,2
» » S. Paulo	14.592	—	27.600	2.130	52.634	51.178	148.134	420.520	— 2'2.386	405,8	1.152,1	— 746,3
Linha auxiliar	97.834	—	—	2.394	233.344	4.794	327.763	210.038	+ 117.725	897,9	575,4	+ 322,5
Ramal de Angra	—	—	—	568	9.804	—	10.372	14.749	— 4.377	28,4	40,4	— 12,0
» » Lavras	—	—	—	761	14 050	396	15.207	16.104	— 897	41,6	44,1	— 2,5
Santa Barbara	—	—	—	250	9.200	50	9.500	—	+ 9.500	26,0	—	+ 26,0
Totais na bitóla de 1m,00	111.826	—	360.170	22.293	810.777	229.925	1.534.991	1.706.791	— 171.800	4.205,0	4.919,9	— 714,9
Totais gerais	1.044.214	2.845	3.149.419	71.925	2.027.686	2.166.553	8.462.642	8.764.745	— 302.103	23.185,5	24.286,1	1.000,6

Percurso dos trens, carros e vagões e composição média, durante o ano de 1908:

SEÇÕES	PERCURSOS TOTAIS DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSOS DOS TRENS	NUMEROS MÉDIOS DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
1.ª seção			
Trens de suburbios e especiais	14.032.767	901.533	15,5
» de viajantes e especiais	8.736.900	684.111	12,7
» mixtos e especiaes	1.432.943	65.689	21,8
» de cargas e especiais	10.793.081	333.914	32,3
Somas	34.995.661	1.985.247	17,6
2.ª seção			
Trens de viajantes e especiais	2.647.683	241.654	10,9
» mixtos	1.239.041	59.560	20,8
» de cargas e especiais	6.899.671	213.111	32,8
Somas	10.786.395	514.325	20,9
3.ª seção			
Trens de viajantes e especiais	2.940.924	255.184	11,5
» mixtos	3.276.707	131.760	24,8
» de cargas e especiais	7.132.762	197.922	33,7
Somas	13.350.393	584.866	22,8
4.ª seção			
Trens de viajantes e especiais	2.097.244	178.263	11,7
» mixtos	2.261.259	118.584	18,1
» de cargas e especiais	5.418.330	196.264	27,6
Somas	9.776.833	493.111	19,8
5.ª seção			
Trens de viajantes e especiais	3.955.949	299.127	13,2
» mixtos	3.404.943	195.876	17,3
» de cargas e especiais	10.346.374	460.255	22,4
Somas	17.707.266	956.258	18,5
6.ª seção			
Trens de viajantes e especiais	765.228	52.934	14,4
» de cargas e especiais	375.787	20.192	18,6
Somas	1.141.015	73.126	15,16
Ramal de Santa Cruz			
Trens de suburbios e especiais	269.670	13.156	2,4
» » viajantes e especiais	3.376.019	234.258	14,4
» mixtos	444.482	24.140	18,4
» de cargas e especiais	2.465.003	68.344	36,0
Somas	6.555.174	339.898	19,2
Ramal de Paracamby			
Trens de viajantes e especiais	364	224	1,6
» mixtos	137.341	23.424	5,8
» de cargas	800	53	1,5
Somas	138.505	23.701	5,8

SEÇÕES	PERCURSOS TOTAIS DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSOS DOS TRENS	NUMEROS MÉDIOS DE CARROS EVAGÕES POR TREM — KILOMETRO
Ramal de Porto Novo			
Trens de viajantes e especiais	445.531	48.639	9.1
» mixtos	1.641.361	93.696	17,5
» de cargas	500	326	1,5
Somas	2.087.392	142.661	14,6
Ramal S. Paulo			
Trens de viajantes e especiais	10.274.727	844.487	12,1
» mixtos	10.574.519	503.180	21,0
» de cargas e especiais	11.583.850	444.417	26,0
» de suburbios e especiaes	191.380	20.544	4,9
Somas	32.534.476	1.812.628	17,9
Ramal de Ouro Preto			
Trens especiais de carga	30.309	1.830	16,5
Somas	30.309	1.830	16,5
Totais na bitóla de 1,m60	129.103.419	6.927.651	18,6
6.ª Seção			
Trens de viajantes e especiais	1.324.793	202.158	6,5
» mixtos e especiais	5.603.500	316.429	17,7
» de cargas e especiais	2.620.484	144.857	18,0
Somas	9.548.777	663.444	14,3
7.ª Seção			
Trens de viajantes e especiais	762.398	119.033	6,4
» mixtos	2.562.412	99.660	25,8
» de carga e especiais	412.815	27.022	15,2
Somas	3.737.325	245.715	15,2
Ramal de Ouro Preto			
Trens de viajantes e especiais			
» mixtos	25.190	6.554	3,9
» de cargas e especiais	499.009	56.112	8,8
	8.657	1.154	7,5
Somas	533.856	63.820	8,3
Ramal de Bello Horisonte			
Trens de viajantes e especiais	126.636	21.018	6,0
» mixtos	353.880	29.544	11,9
» de cargas e especiais	5.950	474	12,5
Somas	486.466	51.036	9,5
Ramal de S. Paulo			
Trens de suburbios e especiais	61.560	14.592	4,2
» viajantes e especiais	226.125	29.730	7,6
» mixtos	1.540.050	52.634	29,2
» de cargas e especiais	899.864	51.178	17,5
Somas	2.727.599	148.134	18,4

SEÇÕES	PERCURSOS TOTAIS DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSOS DOS TRENS	NUMEROS MÉDIOS DE CARROS E VAGÕES POR TREM-KILOMETRO
Linha auxiliar			
Trens de suburbios o especiaes	972.072	97.234	9,9
» especiais de viajantes	5.591	2.391	2,3
» mixtos	2.213.293	223.344	9,9
» especiais de cargas	39.898	4.794	8,3
Somma	3.230.854	327.763	9,8
Ramal de Angra			
Trens especiais de viajantes	4.341	568	7,6
» mixtos	88.768	9.804	9,0
Somas	93.109	10.372	8,9
Ramal de Lavras			
Trens especiais de viajantes	2.084	761	2,7
» mixtos	110.564	14.050	7,8
» especiais de cargas	5.215	395	13,1
Somas	117.863	15.207	7,7
Ramal Santa Barbara			
Trens especiais de viajantes	1.750	250	7,0
» mixtos	83.325	9.200	9,0
» especiais de cargas	1.525	50	3,5
Somas	86.600	9.500	9,1
Total na bitóla de 1m,00	20.562.449	1.534.991	13,3
Trens de suburbios e especiais em 1908	15.437.449	1.047.059	14,7
» » » » » » 1907	21.257.095	1.095.348	19,4
Diferenças em 1908	— 5.819.646	— 48.289	
Trens de viajantes e especiais em 1908	37.720.477	3.221.344	11,7
» » » » » » 1907	28.249.128	3.251.507	8,6
Diferenças em 1908	+ 9.471.339	— 30.163	
Trens mixtos em 1908	37.467.067	2.027.686	18,4
» » » 1907	35.491.630	1.976.613	17,9
Diferenças em 1908	+ 1.975.437	+ 51.073	
Trens de cargas e especiais em 1908	59.040.875	2.666.553	22,1
» » » » » » 1907	63.737.498	2.441.277	25,9
Diferenças em 1908	— 4.696.623	+ 225.276	

Percursos dos vagoés carregados de bagajens, mercadorias e animais e dos vazios :

SERVIÇOS 1908	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES						TOTAL
	BAGAJEM	LEITE	MINÉRIO	MERCADORIAS DIVERSAS	ANIMAIS	VAZIOS	
1.ª seção							
Nos trens de suburbios e especiais	1.115.069	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.115.169
» » » viajantes » »	1.346.226	184.650	. . . .	. . . .	76.723	144.255	1.731.857
» » mixtos	207.146	. . . .	. . . .	558.305	328.606	141.794	1.235.851
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	1.474.742	5.695.675	989.209	2.632.455	10.793.081
Somas. . .	2.648.441	184.650	1.474.742	6.254.980	1.404.541	2.918.504	14.885.858
2.ª seção							
Nos trens de viajantes e especiais	478.734	135.210	. . . .	. . . .	61.224	72.195	747.363
» » mixtos	105.359	. . . .	. . . .	742.110	159.152	149.960	1.156.581
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	1.097.074	2.964.643	1.167.596	1.670.258	6.899.671
Somas. . .	584.093	135.210	1.097.074	3.706.753	1.387.972	1.892.513	8.803.615
3.ª seção							
Nos trens de viajantes e especiais	598.650	156.690	. . . .	. . . .	129.480	48.009	932.829
» » mixtos	314.180	. . . .	. . . .	1.693.191	371.326	631.970	3.010 667
» » de cargas e especiais.	. . . .	. . . .	2.140.390	2.311.417	824.855	1.856.100	7.132.762
Somas. . .	912.830	156.690	2.140.390	4.004.608	1.325.661	2.536.079	11.076.258
4.ª seção							
Nos trens de viajantes e especiais	438.638	84.156	. . . .	. . . .	113.346	55.412	691.552
» » mixtos	249.494	. . . .	. . . .	1.200.851	250.534	319.964	2.020.833
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	1.906.920	1.205.667	616.626	1.639.117	5.418.330
Somas. . .	688.122	84.156	1.906.920	2.406.518	980.506	2.064.493	8.130.715
5.ª seção							
Nos trens de viajantes e especiais	802.250	63.459	. . . .	. . . .	265.258	71.817	1.202.784
» » mixtos	413.507	. . . .	. . . .	1.678.134	517.004	404.548	3.013.193
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	4.321.335	3.553.722	684.330	2.786.987	10.346.374
Somas. . .	1.215.757	63.459	4.321.335	4.231.856	1.466.592	3.263.352	14.562.351
6.ª seção							
Nos trens de viajantes e especiais	131.560	288	. . . .	. . . .	41.112	11.278	184.238
» » » cargas » »	. . . .	. . . .	221.250	. . . .	. . . .	154.537	375.787
Somas. . .	131.560	288	221.250	. . . .	41.112	165.815	560.025
Ramal de Santa Cruz							
Nos trens de suburbios e especiais	23.260	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	23.260
» » » viajantes » »	413.693	. . . .	. . . .	. . . .	220	32.053	476.066
» » mixtos	68.261	. . . .	. . . .	139.287	51.748	52.683	312.082
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	. . . .	725.605	607.544	1.131.854	2.465.003
Somas. . .	505.217	. . . .	. . . .	864.992	659.612	1.216.590	3.276.411
Ramal de Paracamby							
Nos trens especiaes de viajantes .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	48	48
» » mixtos	23.128	. . . .	. . . .	23.866	26.890	15.405	89.289
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	416	384	800
Somas. . .	23.128	. . . .	. . . .	23.866	27.306	15.837	90.137
Ramal de Porto Novo							
Nos trens de viajantes e especiais	44.816	46.172	. . . .	. . . .	64.192	768	155.949
» » mixtos	113.988	9.734	. . . .	724.555	201.682	387.502	1.437.457
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	. . . .	370	. . . .	130	500
Somas. . .	158.806	55.906	. . . .	724.925	265.874	388.400	1.593.905

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES						TOTAL
	BAGAJEM	LEITE	MINÉRIO	MERCADORIAS DIVERSAS	ANIMAIS	VAZIOS	
Ramal de S. Paulo							
Nos trens de suburbios e especiais	19.704	. . . .	. . . .	96	. . . .	224	20.024
» » » viajantes e especiaes.	2.347.010	16.792	. . . .	. . . .	550.049	217.991	3.131.842
» » mixtos	1.182.537	140.933	. . . .	4.503.748	2.205.498	1.358.841	9.391.557
» » de cargas e especiais.	. . . .	. . . .	. . . .	5.245.976	2.267.578	4.070.296	11.583.850
Somas. . .	3.549.251	157.725	. . . .	9.749.820	5.022.125	5.647.352	24.127.273
Ramal de Ouro Preto							
Nos trens especiais de cargas . .	. . . .	. . . .	17.049	. . . .	. . . .	13.260	30.309
Somas, . .	. . . .	. . . .	17.049	. . . .	. . . .	13.260	30.309
Totais na bitóla de 1m,60. .	10.447.199	838.084	11.178.760	31.968.318	12.582.301	20.122.195	87.136.857
6.ª seção							
Nos trens de viajantes e especiais.	281.924	. . . .	. . . .	. . . .	2.403	10.416	294.743
» » mixtos	704.952	. . . .	. . . .	2.459.390	622.332	814.722	4.601.396
» » de cargas e especiais.	. . . .	. . . .	. . . .	1.567.165	263.204	790.115	2.620.484
Somas. . .	986.876	. . . .	. . . .	4.026.555	887.939	1.615.253	7.516.623
7.ª seção							
Nos trens de viajantes e especiais	232.453	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	382	232.835
» » mixtos	283.302	. . . .	. . . .	982.470	293.762	455.696	2.015.530
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	. . . .	138.822	88.440	185.553	412.815
Somas. . .	516.055	. . . .	. . . .	1.121.292	382.202	641.631	2.661.180
Ramal de Ouro Preto							
Nos trens de viajantes e especiaes.	6.594	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	126	6.720
» » mixtos	58.674	. . . .	. . . .	110.837	8.610	41.369	219.490
» » de cargas e especiais.	. . . .	. . . .	. . . .	6.939	. . . .	1.718	8.657
Somas. . .	65.268	. . . .	. . . .	117.776	8.610	43.213	234.867
Ramal de Bello Horizonte							
Nos trens de viajantes e especiais.	22.414	. . . .	. . . .	. . . .	602	1.484	24.500
» » mixtos	43.602	. . . .	. . . .	106.942	60.226	63.328	274.098
» » de cargas e especiais.	. . . .	. . . .	. . . .	2.176	252	3.522	5.950
Somas. . .	66.016	. . . .	. . . .	109.118	61.080	68.334	304.548
Ramal de S. Paulo							
Nos trens de suburbios e especiais	14.652	. . . .	. . . .	412	. . . .	500	15.564
» » » viajantes » »	32.936	. . . .	. . . .	. . . .	5.740	2.392	41.068
» » mixtos	140.492	. . . .	. . . .	658.220	219.000	356.044	1.373.896
» » de cargas e especiais.	. . . .	. . . .	. . . .	573.809	57.974	268.021	899.804
Somas. . .	188.080	. . . .	. . . .	1.232.611	282.744	626.957	2.330.392
Linha auxiliar							
Nos trens de suburbios e especiais	194.488	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	194.488
» » » viajantes e especiaes	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	345.094	. . . .	. . . .	662.425	313.046	426.340	1.746.605
» » especiais de cargas . .	. . . .	. . . .	. . . .	24.832	. . . .	15.016	39.898
Somas. . .	539.582	. . . .	. . . .	687.007	313.046	441.356	1.980.991
Ramal de Angra							
Nos trens especiais de viajantes .	. . . .	. . . .	. . . .	2.898	. . . .	442	3.340
» » mixtos	5.397	. . . .	. . . .	30.869	23.030	3.588	62.884
Somas. . .	5.397	. . . .	. . . .	33.767	23.030	4.030	66.224

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGOES						TOTAL
	BAGAJEM	LEITE	MINERIO	MERCADORIAS DIVERSAS	ANIMAIS	VAZIOS	
Ramal de Lavras							
Nos trens especiaes de viajantes .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
» » mixtos	9.955	. . . .	. . . .	40.049	25.970	6.420	82.394
» » especiais de cargas .	. . . .	. . . .	. . . .	4.715	. . . .	500	5.219
Somas. . .	9.955	. . . .	. . . .	44.764	25.970	6.920	87.609
Ramal de Caethé							
Nos trens especiais de viajantes.	50	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	50
» » mixtos	18.600	. . . .	. . . .	14.850	7.750	6.325	47.525
» » de cargas e especiais .	. . . .	. . . .	. . . .	700	. . . .	825	1.525
Somas. . .	18.650	. . . .	. . . .	15.550	7.750	7.150	49.100
Totais na bitóla de 1m,00. .	2.395.879	. . . .	. . . .	7.388.440	1.992.371	3.454.844	15.231.534
Totais em 1908	12.843.078	838.084	11.178.760	39.355.758	14.574.672	23.577.039	102.368.391
» » 1907	11.156.608	1.122.117	11.313.228	42.511.729	13.457.401	24.170.795	103.732.278
Diferenças em 1908	+ 1.686.470	— 284.433	— 134.468	— 3.154.971	+ 1.117.271	— 607.756	— 1.363.887

102.368.391
47.297.377
149.665.768

Percursos dos carros de viajantes:

SERVIÇOS — 1908	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				TOTAIS
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	DORMITORIOS	CORREIO E CONDUCTOR DE TREM	
1.ª seção					
Nos trens de suburbios e especiais	7.260.488	5.657.210	. . . . .	. . . . .	12.917.698
» » » viajantes o especiais	3.211.777	2.922.860	297.548	572.858	7.005.043
» » mixtos	105.442	81.620	. . . . .	. . . . .	187.069
Somas	10.577.707	8.661.690	297.548	572.858	20.109.803
2.ª seção					
Nos trens de viajantes e especiais	807.109	478.968	210.744	403.499	1.900.320
» » mixtos	41.148	41.312	. . . . .	. . . . .	82.460
Somas	848.257	520.280	210.744	403.499	1.982.780
3.ª seção					
Nos trens de viajantes e especiais	826.932	617.930	156.600	406.633	2.008.095
» » mixtos	133.380	132.660	. . . . .	. . . . .	266.040
Somas	960.312	750.590	156.600	406.633	2.274.135
4.ª seção					
Nos trens de viajantes e especiais	461.661	480.584	137.022	356.425	1.405.692
» » mixtos	119.493	120.933	. . . . .	. . . . .	240.426
Somas	581.154	571.517	137.022	356.425	1.646.118
5.ª seção					
Nos trens de viajantes e especiais	810.573	817.632	308.672	816.288	2.753.165
» » mixtos	195.456	196.294	. . . . .	. . . . .	391.750
Somas	1.006.029	1.013.926	308.672	816.288	3.144.915
6.ª seção					
Nos trens de viajantes e especiais	211.806	151.714	57.034	160.436	580.990
Somas	211.806	151.714	57.034	160.436	580.990
Ramal de Santa Cruz					
Nos trens de suburbios e especiais	110.320	136.090	. . . . .	. . . . .	246.410
» » » viajantes » »	1.347.136	1.514.846	564	37.407	2.899.953
» » mixtos	82.080	50.320	. . . . .	. . . . .	132.400
Somas	1.539.536	1.701.256	564	37.407	3.278.763
Ramal de Paracamby					
Nos trens especiaes de viajantes	252	48	16	. . . . .	316
» » mixtos	24.270	23.782	. . . . .	. . . . .	48.052
Somas	24.522	23.830	16	. . . . .	48.368
Ramal de Porto Novo					
Nos trens de viajantes e especiais	94.336	99.756	1.152	94.339	289.583
» » mixtos	102.272	101.632	. . . . .	. . . . .	203.904
Somas	196.608	201.388	1.152	94.339	493.487
Ramal de S. Paulo					
Nos trens de suburbios e especiais	32.362	48.994	. . . . .	. . . . .	81.356
» » » viajantes » »	2.713.475	1.649.799	1.091.842	1.687.769	7.142.885
» » mixtos	591.876	591.086	. . . . .	. . . . .	1.182.962
Somas	3.337.713	2.289.879	1.091.842	1.687.769	8.407.203
Totais na bitóla de 1m,60	19.283.644	15.886.070	2.261.194	4.535.654	41.966.562

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE				TOTAIS
	1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	DORMITORIOS	CORREIO E CONDUTOR DE TREM	
6.a Secção					
Nos trens de viajantes e especiais. .	451.244	402.182	. . . . .	176.624	1.030.050
» » mixtos	498.036	499.965	. . . . .	4.103	1.002.104
Somas. . .	949.280	902.147	. . . . .	180.727	2.032.154
7.ª Secção					
Nos trens de viajantes e especiais .	226.645	230.077	. . . . .	72.841	529.563
» » mixtos	190.700	187.746	. . . . .	168.136	546.582
Somas. . .	417.345	417.823	. . . . .	240.977	1.076.145
Ramal de Ouro Preto					
Nos trens de viajantes e especiais. .	7.248	6.048	. . . . .	6.174	19.470
» » mixtos	111.142	110.788	. . . . .	57.589	279.519
Somas. . .	118.390	116.836	. . . . .	63.763	298.989
Ramal de Bello Horizonte					
Nos trens de viajantes e especiais. .	44.086	37.764	. . . . .	20.286	102.136
» » mixtos	31.382	30.690	. . . . .	17.710	79.782
Somas. . .	75.468	68.454	. . . . .	37.996	181.918
Ramal de S. Paulo					
Nos trens de suburbios e especiais .	19.380	26.616	. . . . .	. . . . .	45.996
» » de viajantes » » . .	86.709	66.608	. . . . .	31.740	185.057
» » mixtos	88.316	77.838	. . . . .	. . . . .	166.154
Somas. . .	194.405	177.062	. . . . .	31.740	397.207
Linha auxiliar					
Nos trens de suburbios e especiais .	388.792	388.792	. . . . .	. . . . .	777.584
» » » especiais de viajantes .	4.741	850	. . . . .	. . . . .	5.591
» » mixtos	227.676	239.012	. . . . .	. . . . .	466.688
Somas. . .	621.209	628.654	. . . . .	. . . . .	1.249.863
Ramal de Angra					
Nos trens de viajantes e especiais. .	608	393	. . . . .	. . . . .	1.001
» » mixtos	12.942	12.942	. . . . .	. . . . .	25.884
Somas. . .	13.550	13.335	. . . . .	. . . . .	26.885
Ramal de Lavras					
Nos trens de viajantes e especiais .	1.132	952	. . . . .	. . . . .	2.084
» » mixtos	14.085	14.085	. . . . .	. . . . .	28.170
Somas. . .	15.217	15.037	. . . . .	. . . . .	30.254
Ramal de Santa Barbara					
Nos trens especiais de viajantes . .	1.500	200	. . . . .	. . . . .	1.700
» » mixtos	19.325	16.475	. . . . .	. . . . .	35.800
Somas. . .	20.825	16.675	. . . . .	. . . . .	37.500
Totais na bitóla de 1m,00 . . .	2.425.689	2.350.023	. . . . .	555.203	5.330.915
Totais geraes em 1908.	21.709.332	18.236.093	2.261.194	5.090.857	47.297.477
» » em 1907.	19.365.727	19.220.975	1.826.388	4.589.993	45.003.083
Diferenças em 1908.	+ 2.343.606	— 9.015.118	+ 434.806	+ 500.864	+ 2.294.394

Logares-kilometro oferecidos:

1908 DEZIGNAÇÃO	BITÔLA LARGA			BITÔLA ESTREITA							
	Suburbios	Interior	Leitos	Ramal de S. Paulo Suburbios	Linha auxiliar Suburbios	6.ª Seção	Ramal de S. Paulo Interior	Linha Auxiliar Interior	Ramal de Angra	Ramal de Lavras	Ramal de Caethé
1.ª classe	203.939.910	274.032.676	—	247.524	5.992.000	33.688.490	3.086.569	2.223.374	326.425	357.240	504.400
2.ª »	250.986.279	698.101.345	— 17.512.825	572.916	7.003.040	39.313.944	2.032.538	6·605.820	327.6 0	356.850	420.750
Totais gerais	454.956.189	972.134.021	17.612.825	820.440	12.995.040	73.002.434	5.119.107	8.829.194	654.085	714.090	925.150
Totais (1907)	736.320.315	478.863.766	13.810.081	2.137.956	—	74.890.937	23.756.590	7.976.845	630.954	739.566	—
Differenças (1908) para mais	—	493.270.255	3.802.745	—	12.995.040	81.114.497	—	—	23.131	—	925.150
Differenças (1908) para menos	281.354.126	—	—	1.317.516	—	—	23.637.483	852.349	—	25.476	—

	Em 1908	Em 1907	1908 — DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Total de bitôla larga	1.444.703.035	1.228.994.162	215.4708.873	—
» » » estreita	103.059.540	105.132.848	—	2.073.308
» geral	1.547.762.575	1.334.127.010	213.635.565	—

N. B. — As diferenças para menos que se nota nos logares-kilometros dos suburbios foram devidas á substituição de trens dos suburbios (do ramal de Santa Cruz e de Madureira a Deodoro) p los de pequeno percurso, no novo horario. Acrece que, no inicio, eses trens eram compostos de 4 carros (atualmente de 6) ao passo que os dos suburbios eram sempre de 9 a 10.

Horario dos trens

Durante o ano de 1908, foram feitas diversas alterações nos horarios dos trens, de modo a melhor satisfazer ás necessidades do serviço e ao publico, a saber :

Em 15 de fevereiro, começaram a vigorar os novos horarios.

Em 6 de abril foi determinada a parada dos trens N. P. 1 e N. P. 2 na estação de Lorena.

Em 9 do mesmo mez foi alterado o horario do trem C. 20, no trêcho de Lafayette á Palmyra.

Em 18 do mesmo mez foi determinada a parada dos trens N. P. 1 e N. P. 2 na estação de Caçapava.

Em 24 do mesmo mez foi determinado que o cruzamento do trem C. P. 9, com o trem R. P. 2, passasse a ser feito em Suruby e não em Rezende, ficando por isso alterada a hora da partida do C. P. 9 de Suruby.

Em 25 do mesmo mez foi determinado que a partir de 4 de maio, entrassem em vigôr as alterações feitas nos horarios dos trens M. P. 3 e M. P. 2, mixtos e cargas no trêcho de Jacarehy á Norte e suburbios de S. Paulo.

Em 16 de maio, foi alterado o horario dos trens S. 1, N. P. 2 e S. 4 no trêcho de Belém á Palmeiras.

Em 20 do mesmo mez foi alterado o horario dos trens M. 17 e M. 20 no trêcho de Curralinho á Lassance.

Em 29 do mesmo mez foram alterados os horarios dos trens de passageiros, mixtos e cargas no trêcho de Lafayette á Itabira.

Em 25 do mesmo mez foi alterado o horario do trem M. A. 4 da Linha Auxiliar.

Em 20 de junho foi determinada a parada do trem R. 3 na estação de S. Francisco Xavier.

Em 5 de julho foi suprimida a parada do trem C. 20, nas estações de Pedra do Sino, Christiano e Kilometro 458.

Em 22 do mesmo mez foi determinada a parada de dois minutos, do trem N. 2, na estação de Sobragy.

Em 26 de setembro, foi determinada a parada dos trens R 1, R 2, R P 1 e R P 2, aquelles na estação de Commercio e estes na de Volta Redonda, durante um minuto.

Em 9 de abril foi determinado que o trem C S 7 passasse a ser regular em vez do C S 13 e o C. 28 em vez do C. 26 e que fôsse transferido o ponto terminal do trem C 12 para a estação Maritima.

Tarifas e condições regulamentares

Em 5 de Março começaram a vigorar, no serviço desta Estrada, as novas tarifas e condições regulamentares aprovadas pelo Dec. n.º 6.747 de 21 de novembro de 1907.

II. — Estações e postos telegraficos

Em 16 de janeiro foi permitido o embarque de mercadorias, na parada Arcozêllo, entre Bueno e Avellar, na Linha Auxiliar.

Em 11 de setembro foi determinada a abertura ao trafego de viajantes, mercadorias, etc., da estação de Caethé no kilometro 607,193 do Ramal de Santa Barbara.

Classificação de estações

Foi elevada, em 29 de agosto, á estação especial, a de S. Diogo, e á 1.ª classe a de Alfredo Maia.

Mudança de nomes

Em 4 de fevereiro foi denominada «Magno», a parada de Inharajá na Linha Auxiliar, em atenção aos bons serviços prestados pelo Dr. Magno de Carvalho, enjenheiro da 1.ª Rezidencia.

Em 30 de abril foi mudada para «Floriano,» a estação de Diviza, no intento de perpetuar a memoria do gloriozo servidor da patria, o marechal Floriano Peixoto.

Em 29 de maio foi mudada para «Crockatt» a estação de Bocaina, em atenção aos serviços prestados pelo Dr. João Crockatt de Sá Pereira de Castro ; e para «Jubileo» a de Congonhas.

Em 1 de dezembro foi denominada «Juparanã» a estação de Dezengano.

Em 21 de março, foi mudada para «Ottoni» a estação de Queimados, em homenajem aos relevantes serviços prestados pelo enjenheiro Dr. Christiano Benedicto Ottoni.

Reclamações

Durante o ano findo foram aprezentadas 135 reclamações contra 130 em 1907, tendo havido o aumento de 5 na quantidade e a diminuição de 2:213$404 na importancia.

O quadro abaixo dá a quantidade e a importancia dos ultimos cinco anos :

ANOS	QUANTIDADES	IMPORTANCIAS
1904.	158	11:947$100
1905.	126	12:568$867
1906.	128	10:376$710
1907.	130	14:287$215
1908.	135	12:073$811

III. — Telegrafo e Telefone

Foi satisfatorio o serviço das linhas no decorrer do ano em revista.

Continuáram as baterias a cargo dos guarda-fios mediante uma escala organizada, de modo que, nos trêchos, cada estação receberá uma vizita de oito em oito dias si não ocorrerem anormalidades diversas. Entretanto, confiado o serviço de conservação nas estações aos telegrafistas, melhor seria o serviço destas, como tambem muito lucraria a vijilancia das linhas, então serviço escluzivo dos guarda-fios. E' intuito da respetiva Inspetoria modificar tal serviço.

Não foi ainda iniciado o serviço da substituição das linhas aéreas por cabos subterraneos. Recebeu, porém, já a Inspetoria o material necessario para o trêcho compreendido entre São Diogo e São Cristovão. A intensidade do trafego tem, porém, dificultado a colocação dos dutos e a injeção dos cabos. E' mesmo possivel que estes sejam aterrados fóra da linha elevada ao lado. Procede-se ao estudo da melhor locação.

Tendo cessado o funcionamento irregular das linhas telegraficas 1, 9 e 10, influenciadas talvez pelas correntes oriundas de trafegarem ellas paralelamente aos condutores

da tração eletrica da Companhia Vila Izabel, foi retirado o retôrno das mesmas linhas, continuando, porém, a 11 como retorno da 16, até que se virifique a mesma regularidade de funcionamento já notada naquellas.

Continúa em execução o «Convenio» com a Repartição Geral dos Telegrafos para o trafego mutuo.

Proseguiu a reconstrução das linhas telegraficas e construção dos dois novos condutores entre Entre Rios e Juiz de Fóra, serviços que ficaram interrompidos na estação de Retiro, em 17 de setembro do ano em questão, pela redução do pessoal.

Já se acha a Inspetoria de posse dos aparelhos Duplex, que, em breve, serão experimentados e instalados nas estações escolhidas para o serviço de coletoras.

Foi extinto o posto telegrafico creado na estação de São Cristovão para atender ao serviço da Sub-Diretoria do Trafego, depois das horas do expediente. Quanto ao material nelle existente, parte foi para o Depozito, parte para a Sub-Inspetoria no 1° distrito.

Na estação Maritima foram construidos 2 kilometros de linha telefónica para o serviço do novo cáis e mudadas de local as respetivas instalações telegraficas e telefónicas.

Foi tirada da linha 8 uma derivação para a oficina telegrafica, tendo sido a mesma izolada na sala dos aparelhos e ligada de terra na parte da Central e cortada no Engenho de Dentro, afim de ser procedida a experiencia de um aparelho de block de invenção do Sr. A. Borges.

Em consequencia do temporal que dezabou sobre esta cidade na tarde de 11 de novembro, cairam diversos postes telegraficos e telefónicos da Central e Maritima, e entre o morro da Favela, rezultando danos mais ou menos gerais nas nossas linhas.

Muito sofreram tambem as linhas com o temporal caído na tarde de 21 de dezembro, que cauzou a queda de seis postes telefónicos entre Meyer e Todos os Santos, danificando as respetivas linhas numa extensão de cerca de 4 kilometros!

Devido ao temporal acima e no aludido trêcho, tombaram diversos postes da Repartição Geral dos Telegrafos sobre as linhas telegraficas desta Estrada, cujos postes foram separados daquelles por talas de madeira colocadas até restabelecer a Repartição os estragos, como fez sem demora.

Entre Santa Cruz e Matadouro foi feita a ligação das linhas telegraficas e telefónicas num lance que foi substituido por um cabo subterraneo para permitir a travessia de dois condutores de enerjia eletrica.

Em Scheid, Serra e Morsing foram ligadas as chaves ás estações por meio de telefónes.

Foram substituidas as instalações eletricas de diversas estações.

Continuando as baterias a ser conservadas pelos guarda-fios mediante uma escala, são estes, entretanto, obrigados a distrairem-se desse serviço para atenderem de preferencia á corrida de linhas defeituosas, o que é muito frequente nas ocaziões de trovoadas. Dahi rezultam os inconvenientes de incompleta assistencia, que aliada á má qualidade dos zincos fundidos com zinco impuro do comercio, prejudicam de certo modo o serviço, pela depresão da corrente.

Houve reconstruções de trêchos em extensão total de 60 kilometros proximamente.

Nos 2.° e 3.° distritos limitaram-se os serviços, além da reconstrução dos trêchos já aludidos, a conservação propriamente.

Os aparelhos fonopore continuam prestando os melhores serviços, não só inseridos com os telegraficos, como na serra para auxiliar o serviço do block. Na serra estes aparelhos estão sob o rejimen da linha « onibus », isto é, falam até á 3.ª estação, incluzive a de orijem.

O dezenvolvimento das linhas telegraficas é hoje de 6.418.890 metro.

O serviço telefônico na rêde bifilar continúa irrepreensivel, e satisfatorio o demais.

Continúam em serviço, postes de 3 tipos: ferro fundido « siemens » de diferentes numeros; de ferro, coluna ôca: e, finalmente, os de trilhos uzados. Existem respetivamente 4.162;866 e 15.294.

Ha tambem 11 postes « manesmann », de 15 metros de altura.

Durante o ano foram substituidos 147 aparelhos telegraficos que foram reparados, sendo 68 no 1.° distrito, 38 no 2.° e 41 no 3.°.

Existem 329 aparelhos telegraficos, estando em 31 de dezembro ultimo 303 em serviço e 26 no depozito.

Existem 193 aparelhos telefônicos em serviço e 46 no depozito.

Durante o ano foram por vezes lavados os izoladores e substituidos 875, sendo 37 no 1.° distrito, 237 no 2.° e 571 no 3.°.

Oficina telegrafica

Crece constantemente o movimento desta oficina. Brevemente serão inaugurados 3 motores eletricos para melhor e mais economico rendimento das maquinas operatrizes.

Durante o ano foram reparados 168 aparelhos telegraficos : 104 ditos telefonicos ; 51 ditos de block ; 29 caixas de contacto de mercurio ; 15 magneticos ; 19 martelinhos de block ; 3 colunas de timpano ; 7 bordões e 2 contactos (slots) ; 56 switschs diversos ; 30 campainhas eletricas ; 17 fones ; 11 volantes para fitas ; 10 para-raios de estações ; 9 relojios de sineta ; 5 manipuladores ; 9 comutadores ; 1 magnetico ; 1 bobina de « Klumucorff » ; 1 cilindro e um sem numeros de outros serviços, além de objetos fabricados na propria oficina.

Foram fundidos 4.000 zincos e preparados 620 espirais de cobre para pilhas.

A despeza com o pessoal importou em 28:936$500, havendo saldo de 3:063$500.

O material fornecido importou em 34:959$345.

O saldo existente na oficina importava em 31 de dezembro em 29:793$201, acumulando-se ao do ano anterior.

A escrituração da oficina acha-se rigorozamente em dia : e permite instantaneamente conhecer o preço dos seus trabalhos, discriminando-se a mão de obra do valor do material.

Transmissão de telegramas

Manteve-se com absoluta regularidade este serviço. Foram transmitidos 860.766 telegramas com 14.396.705 palavras. A renda proveniente deste serviço foi de 2.297:563$412, sendo :

Em serviço da Estrada	2.232:867$032
» » do Governo	5:768$620
» » de Particulares	58:927$760

Os algarismos seguintes mostram as condições economicas deste serviço durante o ano proximo findo.

Despeza por kilometro trafegado	748$246
Receita » » »	1:394$999

Block-sistema

Com toda a regularidade funcionaram os respetivos aparelhos durante o ano, quer no trêcho de suburbios, quer na serra do mar, apezar das trovoadas reinantes neste ultimo trêcho durante o verão.

Foi construida uma linha de retôrno para este serviço no trêcho entre Lauro Müller e Engenho de Dentro.

Durante o ano foram melhoradas as linhas de terra dos aparelhos da serra.

Sinetas de alarme

Têm continuado a prestar os melhores serviços na circulação dos trens e segurança individual nas frequentes passagens de nivel dos suburbios estes aparelhos de avizo.

Serviço cronometrico

Manteve-se com satisfatoria regularidade este serviço e acha-se em dia o cadastro dos relojios, quer dos do movimento e escritorios, como tambem dos de ronda.

Iluminação eletrica

O funcionamento da uzina de eletricidade, que abastece de enerjia eletrica a Central, Maritima, suburbios até Cascadura, foi irrepreensivel durante o ano, salvo os acidentes decorrentes dos temporais, limitados sempre ás menores consequencias.

Procedeu-se á substituição dos *feeders* de 2.300 e 6.600 volts, entre Central e São Diogo, com intercalação de novos postes nos lances de linhas maiores.

Em Deodóro, Belém, Barra, Juiz de Fóra, Mariano, Barbacena, Marzagão, Ouro Preto, Guaratinguetá e Norte, funcionaram satisfatoriamente as respetivas instalações.

Funcionaram bem os aparelhos «stone» ainda em serviço, se bem que em numero já reduzido.

Este serviço permanecerá apenas nos carros de luxo. Nos demais, procede-se á instalação dos aparelhos modernos de Pintsch para gaz incandescente. Estão sendo munidos de lamparina os respetivos combustores, o que além de muito facilitar o trabalho de acender, concorre essencialmente para melhor conservação das camizas ou véus e, portanto, para a redução da despeza.

Foi adquirido o material para a instalação de luz eletrica em Entre Rios e Lafayete.

Gaz corrente, acetico e Pintsch, kerozene e velas

Continua reduzido consideravelmente o consumo de gaz corrente, empregado na Central, quasi que excecionalmente, pois está toda a estação aparelhada de material para iluminação eletrica. O gaz continúa com o poder iluminante sensivelmente reduzido, bem como a pressão. Em Taubaté, a iluminação a gaz tem deixado muito a dezejar, tendo-se por vezes reclamado providencias. Aí, como em outras estações, será vantajozamente empregada a lampada Galvão, dita Brazileira, cuja aquizição em larga escala foi já feita.

No serviço da iluminação pelo gaz acetico nada houve de novo durante o ano relatado, tendo funcionado perfeitamente todas as instalações. Foram consumidos durante o ano 78.660 kilos de carbureto, importando em 32:992$160 a respetiva aquizição.

A uzina de gaz Pintsch continua funcionando com absoluta regularidade. A produção de gaz atinjiu a 436.783 metros cubicos e o consumo de oleo a 274.984 litros. O preço do metro cubico desse gaz foi de $585. A despeza total com este serviço foi de 92:841$644, sendo 28:802$100 com o pessoal e 64:039$544 com o material.

Na iluminação pelo petroleo o consumo foi de 7.881 latas, importando a despeza em 32:809$690.

O serviço de iluminação a velas nos carros foi feito com toda regularidade, consumindo-se 241 caixas que custaram 4:589$000.

Eletrozone

A produção de eletrozone limitou-se aos mezes de janeiro a março e atinjiu a 21.200 litros, importando a despeza em 50$800. De março em diante, fechado o cáis na Maritima, cessou o funcionamento da uzina. Deve ser instalada uma nova uzina em logar adequado.

Depozito do telegrafo

Manteve-se o Depozito completamente em dia, no que concerne ao fornecimento e respetiva escrita.

Os fornecimentos durante o ano importaram em 248:114$740.

IV.— Despezas do trafego

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAIS
Escritorios	340:480$624	23:913$266	364:393$890
Movimento	1.992:149$642	144:224$111	2.136:373$753
Estações	4.800:812$925	1.315:067$585	6.115:880$510
Telegrafo e iluminação	1.320:462$839	371:285$226	1.693:748$065
Eventuais	99:417$806	9:208$864	108:626$670
	8.553:323$836	1.863:699$052	10.417:022$888
Diferenças em relação a 1907 :			
1908	8.553:323$836	1.863:699$052	10.417:022$888
1907	8.351:953$066	1.750:780$689	10.102:733$755
Diferenças para mais	201:370$770	112:918$363	314:289$133

Nota.— Nas despezas com *material* estam incluidas, tambem, as que foram feitas, pelas 4ª. e 5ª. divizões e pela Intendencia, por conta da 2ª. divizão.

V.

Locomoção

LOCOMOÇÃO

Em 31 de dezembro de 1908 era de **337** o numero de locomotivas existentes, sendo **244** de bitóla larga e **93** de bitóla estreita.

Na mesma data elevava-se á 3.375 o numero de carros e vagões, dos quais **2.679** da bitola larga e **696** da estreita.

Durante o ano de 1908, o percurso total das locomotivas foi de 11.529.372, sendo de 9.259.050 locomotivas-kilometro na bitóla larga e de 2.270.322 na bitóla estreita; verificando-se, pois, aumento de 858.865 kilometros na bitóla larga e diminuição de 239.122 kilometros na bitóla estreita, relativamente aos percursos apurados no ano anterior (1907).

O percurso dos veículos em geral, elevou-se á 149.665.868 kilometros, pertencendo á bitóla larga 129.100.275 kilometros e á estreita 20.565.593.

Comparando-se estes rezultados com os do ano anterior, verifica-se que na bitóla de 1^m,60 houve aumento de percurso de 2.597.808 kilometros, emquanto na de 1^m,00, houve diminuição de 1.666.299 kilometros.

1.º — Material rodante e de tração

I. — Locomotivas

Existencia em 31 de dezembro de 1908:

DEZIGNAÇÃO	NUMEROS TOTAIS DE RODAS	QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS — Linhas da bitóla de		TOTAIS
		m 1,60	m 1,00	
Locomotivas americanas	4	.....	4	4
» »	6	.....	3	3
» »	8	132	37	169
» »	10	94	34	128
» »	12	18	15	33
Totais	—	244	93	337

Nas 93 locomotivas de bitóla de 1m,00 estam incluidas as trez locomotivas (de ns. 28, 32 e 38) que servem no Ramal de Lorena á Bemfica, pertencente ao Ministerio da Guerra.

Bitóla de 1m,60

ANOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Totais	Adquiridas	Condenadas
1904	111	43	35	24	213	—	—
1905	91	49	44	26	210	6	9
1906	105	51	38	22	216	17	11
1907	127	37	40	25	229	18	5
1908	124	46	39	35	~~224~~ 244	16	1

Bitóla de 1m,00 — (Todas as linhas)

ANOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Totais	Adquiridas	Condenadas
1904	41	17	15	14	89	—	—
1905	47	17	13	8	85	4	6
1906	41	18	14	12	85	—	—
1907	43	25	11	11	90	5	—
1908	28	39	6	17	90	—	—

Houve retificação neste quadro.

As 4 locomotivas que constam na columna *adquiridas*, em 1905, são as do Ramal de Barra Mansa (ex-Oeste) encampado pelo Governo; e as 5, no ano de 1907, são das restituidas (em numero de 8) pela E. F. Sorocabana, sendo que 3 das 8 foram cedidas, nesse mesmo ano: 2 á Inspeção Geral de Obras Publicas e 1 á E. F. Oeste de Minas.

Neste quadro não figuram as 3 locomotivas que estam cedidas á E. F. Lorena a Bemfica, sendo 2 desde 1907, e mais 1 em 1908.

Bitóla de 1m,00 — (Lafayette)

ANOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Totais	Adquiridas	Condenadas
1904	25	6	8	3	42	—	—
1905	26	7	3	7	43	—	—
1906	28	10	2	4	44	—	—
1907	30	9	—	5	44	—	—
1908	23	26	3	5	57	—	—

Bitóla de 1m,00 — (Norte)

ANOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Totais	Adquiridas	Condenadas
1904	10	8	7	10	35	—	—
1905	12	7	6	1	26	—	—
1906	6	6	8	4	24	—	—
1907	4	10	8	3	25	—	—
1908	—	—	—	—	—	—	—

Bitóla de 1,mOO — Linha auxiliar

ANOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Totais	Adquiridas	Condenadas
1904	6	3	—	1	10	—	—
1905	6	3	3	—	12	—	—
1906	6	2	3	2	13	—	—
1907	9	3	3	2	17	—	—
1908	5	10	3	11	29	—	—

Bitóla de 1m,00 — Ramais de Barra Mansa

ANOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS					LOCOMOTIVAS	
	Bom	Regular	Máu	Em reparação	Totais	Adquiridas	Condenadas
1905	3	—	1	—	4	—	—
1906	1	—	1	2	4	—	—
1907	—	3	—	1	4	—	—
1908	—	3	—	1	4	—	—

Nestes quadros não estam incluidas as locomotivas em serviço no Ramal Ferreo de Lorena a Bemfica, do Ministerio da Guerra.

No Nórte, em 1908, não ha « estado de locomotivas », por ter cessado o trafego da bitóla estreita em junho.

Classificação por serviços e elementos de tração:

Bitóla de 1m,60

PROCEDENCIA	FABRICANTES	NUMEROS	CLASSIFICAÇÃO E QUANTIDADES					NUMEROS DE RODAS MOTRIZES	ELEMENTOS DE TRAÇÃO				PEZOS EM	
			Manóbras	Especiais	Viajantes	Cargas	Mixtos		Pressão de rejimen	Cilindros: Diametro m/m	Cilindros: Curso do embolo m/m	Diametro das rodas motrizes m/m	Kilos sobre as rodas motrizes	Da locomotiva e tender em marcha (toneladas)
Estados Unidos da America do Nórte	Baldwin	4	4					6	160	406	559	1.118	37,195	53
	Am. Loc. Co.	3		3				12	200	444 / 711	660	1.270	93,440	138
					3			4	130	381	610	1.441	22,680	42
					18			4	130	432	610	1.676	22,752	57
					10			4	140	432	610	1.676	22,752	57
					14			4	140	457	610	1.676	26,322	69
					3			4	150	457	610	1.676	26,322	69
		111			6			4	130	444	610	1.575	22,680	57
					14			4	180	457	610	1.702	28,867	72
					20			4	140	444	610	1.575	26,857	60
					15			6	180	483	660	1.727	46,720	88
					6			6	175	546	711	1.727	54,431	100
	Baldwin				2			6	200	406 / 660	660 / 711	1.727	53,810	103
						5		8	130	508	610	1.276	39,916	65
						10		8	130	508	610	1.283	45,359	79
						8		8	130	533	610	1.283	48,122	84
						2		8	150	533	610	1.283	48,122	82
		86				26		8	180	533	610	1.283	53,000	94
						15		8	170	533	660	1.372	64,410	114
						14		8	180	533	660	1.346	62,485	112
						4		8	180	533	660	1.346	63,920	109
						2		8	175	546	660	1.346	65,358	110
	Broocks	24					24	6	170	457	610	1.575	49,895	90
	Baldwin	16					3	6	130	457	610	1.321	30,844	54
							10	6	130	457	610	1.372	30.844	54
							3	6	150	483	610	1.397	37,566	73
		244	4	3	111	86	40							

No ano de 1908, foram adquiridas 16 locomotivas da «Baldwin Locomotive Works», sendo 10 para viajantes e 6 para cargas.

Teve baixa 1 locomotiva do tipo «Mogul» (de n. 425) comprada em 1873.

Bitóla de 1m,00

PROCEDENCIA	FABRICANTES	QUANTIDADE	CLASSIFICAÇÃO E QUANTIDADES					NUMERO DE RODAS MOTRIZES	ELEMENTOS DE TRAÇÃO				PEZOS EM:	
			Manobras	Especiaes	Viajantes	Cargas	Mixtos		Pressão de regimen	Cilindro: Diametro m/m	Cilindro: Curso do embolo m/m	Diametro das rodas motrizes	Kilos sobre as rodas motrizes	Toneladas da loc. e tender
Estados Unidos da America do Norte	Baldwin	1	1					6	140	330	457	935	20.412	21
	»	4		4				4	135	330	457	914	19.051	34
	»				2			4	135	279	406	940	11.793	25
	»				3			4	135	305	406	1.092	11.793	28
	»				2			4	130	330	457	1.143	13.608	39
	»				3			4	130	330	457	1.143	14.791	41
	»	41			2			4	130	330	457	1.143	15.422	43
	»				10			4	130	356	457	1.143	16.329	43
	»				1			4	175	229/381	508	1.251	16.964	50
	»				3			4	150	356	508	1.251	16.646	49
	Brooks.				5			4	160	356	457	1.168	23.587	60
	Baldwin				6			6	160	406	508	1.168	24.946	62
	»				4			6	160	406	508	1.219	27.669	63
	»					1		8	180	229/331	457	940	29.865	53
	»					1		8	130	356	457	940	19.957	42
	»					1		8	130	406	508	940	27.216	50
	»	38				1		8	150	406	508	940	28.123	57
	»					4		8	135	406	508	940	28.123	55
	»					15		8	130	406	508	940	29.483	53
	Brooks.					15		8	170	406	508	914	36.287	76
	Baldwin						4	6	130	330	457	1.041	18.144	41
	»						2	6	130	330	457	1.041	19.051	35
	»	9					1	6	130	279	457	940	14.968	34
	»						1	6	175	203/356	457	1.041	18.144	41
	»						1	6	175	190/330	457	1.041	13.154	32
		93	1	4	41	38	9							

As locomotivas da bitóla de 1m,00 estavam servindo, em 31 de dezembro de 1908, nas seguintes linhas :

Linha do Centro e ramais

PROCEDENCIA	QUANTIDADES	TIPOS	NUMERO DE RODAS: Motrizes	NUMERO DE RODAS: Totais	ELEMENTOS DE TRAÇÃO: Pressão de rejimen	Cilindro: Diametro	Cilindro: Curso do embolo	Diametro das rodas	PEZO EM KILOS: Sobre as rodas motrizes	PEZO EM KILOS: Totais da maquina
Estados Unidos da America do Norte	4	Fourwheel-compled	4	4	135	330	457	914	19.051	19.051
	2	American	4	8	130	330	457	1.143	13.608	20.412
	5	»	4	8	130	356	457	1.143	16.3[illegible]9	24.947
	2	«	4	8	150	356	508	1.251	16.6[illegible]6	24.947
	3	Brooks-ex-sub	4	8	160	356	457	1.168	23·587	33.566
	6	Ten-wheel	6	10	160	406	508	1.168	24.946	33.111
	4	«	6	10	160	406	508	1 219	27.669	34.564
	1	Mogul	6	8	130	330	457	1.041	19.051	23.133
	4	Consolidation	8	10	135	406	508	940	28.123	32 659
	1	»	8	10	150	406	508	940	28.123	32.659
	13	»	8	10	130	406	508	940	29.483	33.565
	—	Brooks-Mastode	8	12	170	406	508	914	36.287	44.452
	57									

Linha Auxiliar

PROCEDENCIA	QUANTIDADES	TIPOS	NUMERO DE RODAS: Motrizes	NUMERO DE RODAS: Totais	ELEMENTOS DE TRAÇÃO: Pressão de rejimen	Cilindro: Diametro m/m	Cilindro: Curso do embolo	Diametro das rodas motrizes	PEZOS EM KILOS: Sobre as rodas motrizes	PEZOS EM KILOS: Totais da maquina
Estados Unidos da America do Norte	1	Maquina-tender	6	6	140	330	457	965	20.412	20.412
	2	Six-wheel	4	6	135	279 229	406	940	11.793	14.514
	1	Amer-Comp.	4	8	140	381	508	1.251	16.964	26.625
	1	American	4	8	180	356	508	1.251	16.964	26.625
	2	»	4	8	135	305	406	1.092	11.793	17.690
	2	»	4	8	130	330	457	1.143	14.791	22.815
	2	»	4	8	130	356	457	1.143	16.329	24.947
	2	Brooks-ex-sub	4	8	160	356	457	1.168	23.587	33.566
	1	Mogul	6	8	130	279 203	457	940	14.968	18.143
	1	» Comp.	6	8	175	356 190	457	1.041	18.144	22.680
	1	» »	6	8	175	330	457	1.041	13.154	15.875
	1	»	6	8	130	330	457	1.041	19.051	23.133
	4	»	6	8	130	330 229	457	1.041	18.144	22.680
	1	Consolid Comp.	8	10	180	381	457	940	29.865	33.494
	1	»	8	10	130	356	457	940	19.957	23.586
	1	»	8	10	130	406	508	940	27.216	30.845
	2	»	8	10	130	406	508	940	29.483	33.565
	3	Brooks-Mastod.	8	12	170	406	508	914	36.287	44.452
	29									

Ramais de Barra Mansa

PROCEDENCIA	QUANTIDADES	TIPOS	NUMERO DE RODAS		ELEMENTOS DE TRAÇÃO				PEZOS EM KILOS	
			Motrizes	Totais	Pressão de rejimen	Cilindro		Diametro das rodas motrizes	Sobre as rodas motrizes	Totais da maquina
						Diametro m/m	Curso do embolo			
Estados Unidos da America do Norte. . . .	1	American . . .	4	8	135	305	406	1.092	11.793	17.690
	2	» . . .	4	8	130	356	457	1.143	16.329	24.947
	4									

OBSERVAÇÃO : Nestes quadros não estam incluidas as tres locomotivas do tipo «American» (viajantes) de ns. 28-32-38 que estam no Ramal Ferreo de Lorena a Bemfica.

Locomotivas da bitóla de 1m,60 existentes em 31 de dezembro de 1908, discriminadas as datas de sua aquizição e os serviços a que são destinadas:

ANO DE AQUIZIÇÃO	LOCOMOTIVAS DE: MANOBRAS		VIAJANTES		MIXTOS		CARGAS		TOTAIS
	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	
1867	—	—	1	102	—	—	—	—	1
1871	—	—	2	100 e 101	—	—	—	—	2
1873	—	—	5	103 a 107	3	426 a 428	—	—	8
1876	—	—	6	108 a 113	10	429 a 438	—	—	16
1877	—	—	2	154 e 155	—	—	6	300 a 305	8
1881	—	—	4	150 a 153	—	—	—	—	4
1883	—	—	3	114 a 116	—	—	—	—	3
1888	—	—	—	—	—	—	3	309 a 311	3
1889	—	—	2	121 e 122	—	—	4	306, 312 a 314	6
1891	—	—	19	117, 118, 133 a 149	3	439 a 441	7	307, 308, 320 a 324	29
1892	—	—	10	119, 120, 123 a 130	—	—	—	—	10
1893	—	—	20	171 a 190	—	—	5	315 a 319	25
1894	—	—	—	—	24	400 a 416, 418 a 424	18	325 a 327, 650 a 664	42
1897	—	—	8	156 a 163	—	—	16	335 a 350	24
1902	2	1 e 2	4	200 a 203	—	—	—	—	6
1905	—	—	2	204 e 205	—	—	4	370 a 373	6
1906	—	—	9	206 a 214	—	—	8	368 e 369, 374 a 379	17
1907	2	3 e 4	4	250, 251, 280 e 281	—	—	12	332 a 334, 380 a 383, 390 e 391, 80 a 82	18
1908	—	—	10	164, 169, 252 a 255	—	—	6	328 a 331, 351 e 352	16
Totais	4	—	111	—	40	—	89	—	244

Locomotivas da biótla de 1m,00, existentes em 31 de dezembro de 1908, discriminadas as datas de sua aquisição e os serviços a que são destinadas:

ANO DE AQUIZIÇÃO	LOCOMOTIVAS DE								TOTAIS
	MANÓBRAS		VIAJANTES		MIXTOS		CARGAS		
	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	Quantidade	Numero de ordem	
1878	—	—	—	—	2	105 e 108	—	—	2
1887	—	—	2	26 e 32	—	—	1	124	3
1889	—	—	2	28 e 29	—	—	4	125 a 128	6
1891	1	1	7	30, 36, 40 a 42, 44 e 45	2	103 e 104	3	122, 123 e 129	13
1892	—	—	2	27 e 31	3	102, 106 e 107	4	130, 131, 140 e 142	9
1893	—	—	10	10, 11, 25, 33 a 35, 37 a 39, 41 e 43	1	101	5	121, 132 a 134 e 137	16
1894	—	—	6	12, 13, 20, 21, 23 e 24	1	100	20	120, 135, 136, 138, 139, 150 a 164	27
1895	—	—	5	55 a 59	—	—	—	—	5
1896	—	—	7	22, 60 a 65	—	—	1	141	8
1898	—	—	4	66 a 69	—	—	—	—	4
Totais	1	—	45	—	9	—	38	—	93

OBSERVAÇÃO — Fez-se correção da numeração das locomotivas cessando assim repetição do mesmo numero de ordem; e acham-se incluidas as 3 locomotivas que servem no ramal ferreo de Lorena a Bemfica.

II. — Carros e vagões

I. — Movimento na bitóla de 1m,60 :

a) — Existencia em 31 de dezembro de 1908 :

DEZIGNAÇÃO	SÉRIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIAS	LOTAÇÕES	PEZO MORTO	NUMEROS DE RODAS
Carros especiais	Estado	Carros de estado	1	. . . . .	16.000	8
	Insp.	» » inspeção	1	. . . . .	. . . . .	12
	Adm.	» da administração	1	. . . . .	. . . . .	12
	A	» de inspeção	2	. . . . .	8.500	4
	»	» » pagador	1	. . . . .	. . . . .	4
» dormitorios	DM	» dormitorio tipo americano	22	4 a 20 leitos	22.000	8
	CM	» » mixto	5	12 leitos, 22 viajantes	20.000	8
Carros de viajantes — 1ª classe	B	» americano, com gabinetes reservados, para trens do interior	56	48 viajantes	19.000	8
	»	» salões, tipo americano, para trens de suburbios	92	48 a 60 »	19.000	8
	BD	» americanos para trens mixtos	21	24 viaj. de 1ª e 32 de 2ª classe	19.000	8
	C	» salões, tipo belga, com gabinetes, para trens de suburbios	1	29 viajantes	8.000	4
Carros de viajantes — 2ª classe	D	» tipo americano para trens expressos e de suburbios	134	92 »	18.000	8
	E	» » belga para trens mixtos	2	50 »	7.000	4
» para enfermos	EE	» para transporto de enfermos	2	1 enfermo	7.000	4
» » bagajens e correio	F	» » bagajons para trens de suburbios	8	10.000 kilogs.	7.000	4
	FF	» » bagajens e chefes — expressos	16	8.000 »	18.500	8
	R	» correio, tipo americano	16	13.000 »	18.000	8
	S	» » » inglez	4	. . . . .	7.000	4
» funebres	X	» funebres de 1.ª classe	1	. . . . .	. . . . .	8
	X	» » » » »	2	. . . . .	7.000	4
	Z	» » » 2.ª »	2	. . . . .	7.000	4
Vagões para animais	G	Transporte do animais de séla	12	6 animais	7.000	4
	H	» » gado vacum em pé	268	15 »	14.000	8
	J	» » » suino	6	20 suinos	6.000	4
	JJ	» » » »	4	30 »	14.000	8
Transporte de carnes verdes	K	» » carnes verdes	46	10.000 kilogs.	15.000	8
Carros para materiais e mercadorias	FV	Vagão para transporte de leite	10	12.000 »	18.500	8
	L	» » » » inflamaveis	12	8.000 »	6.000	4
	M	» abertos sem borda	15	8.000 »	5.000	4
	N	» para transporte de minerio	35	45.000 »	19.000	8
	NB	» » » » »	25	30.000 »	. . . . .	8
	NL	» » » » »	170	30.000 »	15.000	8
	OO	» tubular para transporte de carvão	96	20.000 »	12.500	8
	OT	» para transporte de carvão	200	20.000 »	12.500	8
	P	» de lastro	7	10.000 »	5.000	4
	Q	» de mercadorias	416	10 a 12.000 »	6 a 7.500	4
	T	» » trilhos e madeira	296	20.000 »	12.500	8
	V	» » mercadorias	650	20.000 »	12.500	8
	TG	» » gaz	13	. . . . .	. . . . .	8
	Tubular		1	20.000 »	9.000	8
	Lastro		6	. . . . .	. . . . .	8
	Pranchа		1	. . . . .	. . . . .	8
		Total	2.679			

Excetuados os carros especiais, e compreendidos os carros de viajantes, dormitorios, correio, bagajem e chefe de trem, o pezo médio, por eixo, é de 4.700 kilos.

Para vagões de mercadorias em geral, incluidos os para transporte de animais, o pezo médio, por eixo, é de 3.300 kilos.

b) — **Aquizições, reparações e baixas:**

SÉRIES	NUMEROS MAIS ALTOS DA SÉRIE	EXISTENCIAS EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÕES NO «STOCK»			DIFERENÇAS	NUMEROS		OBSERVAÇÕES
		Nas oficinas para reparação	1907	1908	Aumento: Novos	Aumento: Transformados	Baixas		Do carros reparados	Das reparações correspondentes	
Estado . . .	—	1	1	1	—	—	—	—	2	2	
Inspeção . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Administração	—	—	—	1	1	—	—	+ 1	—	—	Construido no Depozito do Nórte.
A	10	1	3	3	—	—	—	—	1	3	
B	192	8	149	148	2	—	3	1	37	37	2 construidos no Norte—Baixa em 3.
BD	21	1	21	21	—	—	—	—	6	6	
C	25	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
CM	5	—	5	5	—	—	—	—	5	5	
D	134	1	127	134	7	—	—	+ 7	20	23	Fornecidos pela Comp. Edificadora.
DM	23	4	22	22	—	—	—	—	5	5	
E	46	—	2	2	—	—	—	—	—	—	
EE	2	1	2	2	—	—	—	—	—	—	
F	23	1	8	8	—	—	—	—	7	9	
FF	18	1	16	16	—	—	—	—	8	8	
FV	10	2	10	10	—	—	—	—	9	9	
G	33	—	12	12	—	—	—	—	3	3	
H	364	8	281	268	4	—	17	—13	86	97	4 fornecidos por Trajano de Medeiros & Cômp. Baixa em 17.
J	6	1	6	6	—	—	—	—	2	2	
JJ	4	—	4	4	—	—	—	—	—	—	
K	76	2	46	46	—	—	—	—	23	26	
L	12	1	12	12	—	—	—	—	3	4	
M	33	5	9	15	6	—	—	+ 6	2	2	Pertencem ao serviço das oficinas.
N	35	8	35	35	—	—	—	—	33	84	
NB	25	3	25	25	—	—	—	—	—	—	Pertencem a C. Minas de Ouro Preto.
NL	350	38	120	170	50	—	—	+50	138	207	Fornecidos por Trajano de Medeiros & Comp.
OO	100	7	96	96	—	—	—	—	89	149	
OT	209	17	205	200	1	—	6	— 5	165	287	Fornecidos por Trajano de Medeiros & Comp. — Baixa em 6.
P	106	—	7	7	—	—	—	—	—	—	
Q	1.250	96	497	416	—	—	81	—81	154	186	Baixa em 81.
R	19	—	16	16	—	—	—	—	5	5	
S	7	1	4	4	—	—	—	—	1	2	
T	341	37	302	296	—	—	6	— 6	193	476	
TG	13	—	11	13	2	—	—	+ 2	7	10	Construidos nas oficinas do Engenho de Dentro.
V	709	44	633	650	20	—	3	+17	364	478	3—baixa por mau estado — 20 novos fornecidos por Trajano de Medeiros & Comp.
X	3	—	2	3	1	—	—	+ 1	—	—	Construidos no Depozito do Norte.
Z	2	—	2	2	—	—	—	—	1	1	
Tabular. . .	s/n	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
Lastro . . .	s/n	1	6	6	—	—	—	—	2	2	
Prancha. . .	s/n	1	1	1	—	—	—	—	—	—	
		292	2.701	2.679	94	—	116	—22	1.371	2.128	

Relação dos reparados para o total dos carros . . . 51,2 %

Idem das reparações para o mesmo total . . . . 79,4 %

No anno de 1907 houve omissão de 3 carros da série B, e não foram tambem incluidos os 25 vagões da série NB, pertencentes á Comp. de Manganez Minas de Ouro Preto, que ha dois anos já estam entregues ao trafego desta Estrada; vam elles agora mencionados no *stock* desse ano e no de 1908. Foi suprimido neste quadro o vagão «Inspecção dos tunneis», que está á cargo direto da Rezidencia da Serra do Mar.

No numero dos carros novos estam 82, que foram construidos em oficinas de particulares, sendo 7 da série D (2ª classe para viajantes), fornecidos pela Companhia Edificadora, e 75 pela firma Trajano de Medeiros & Comp., dos quais 4 da série H (transporte de animais), 50 da série NL (transporte de minérios), 1 da série OT (transporte de carvão) e 20 da série V, fechados, para transporte de mercadorias em geral. Os 12 restantes foram construidos: 1 para administração; 2 da série B (1ª classe) para viajantes e 1 da série X (funebre) 1ª classe, no Depozito do Norte; e 6 da série M (serviço das oficinas); e 2 da série TG (transporte de gaz), nas oficinas do Enjenho de Dentro.

c) — **Quantidades e capacidades totais disponiveis em 31 de dezembro de 1907 e 1908**

DEZIGNAÇÃO	1907		1908		DIFERENÇAS RELATIVAS A 1907	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiais.	5	—	6	—	+ 1	—
» de viajantes e dormitorios	327	21.035	333	21.631	+ 6	+ 596
» » correio, bagajens, etc. . . .	44	456	44	458	—	—
Vagões para transporte de animais . . .	303	4.639	290	4.444	— 13	— 195
» abertos para materiais.	799	19.087	844	20.415	+ 45	+ 1.328
» fechados para mercadorias . . .	1.198	18.803	1.134	18.252	— 64	— 551
» e carros diversos.	25	—	28	—	+ 3	—
	2.701	—	2.679	—	— 22	—

Fez-se retificação nos calculos de lotação.

(+) Verificar a lotação [illegible] que deve ser [illegible] [illegible] não [illegible].

II.—Movimento na bitóla de 1m,00:

1.º — Linha do centro

a) — Existencia em 31 de dezembro de 1908:

DEZIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÃO	PEZO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros especiais	—	Estado	2		16.000	8
	—	Administração	1		10.780	8
	—	Inspeção	2		6.000	8
	—	» (prolongamento)	1		6.000	4
	a	Salão e dormitorio	3		11.500	8
	»	Restaurante	1		10.950	8
	»	Pagador	1		10.675	8
	»	Salão (prolongamento)	1		10.675	8
	»	Banheiro	1		12.500	8
	»	Pagador (prolongamento)	1		10.500	8
Carros de viajantes	b	Carro de 1ª classe	1	40 viajantes	12.000	8
	»	» » 1ª »	22	42 »	12.000	8
	»	» » 1ª »	6	48 »	12.000	8
	»	» » 1ª »	1	50 »	12.000	8
	bd	» » 1ª e 2.ª classes	1	24 »	12.000	8
	»	» » 1ª » 2.ª »	3	25 »	12.000	8
	»	» » 1ª » 2.ª »	4	27 »	12.000	8
	»	» » 1ª » 2.ª »	1	28 »	12.000	8
	»	» » 1ª » 2.º »	2	30 »	12.000	8
	»	» » 1ª » 2.º »	2	34 »	13.000	8
	d	» » 2ª classe	6	48 »	10.000	8
	»	» » 2ª »	14	54 »	10.000	8
Carros de condutor, bagajens e correio.	ff	» » correio, bagajens e condutor	11	3.000 kilogs.	12.000	8
Carros de mercadorias e diversos	g	Transporte de animais	2		9.000	8
	h	» » »	42	15.000 »	8.500	8
	l	Vagões para transporte de inflamaveis	3	10.000 »	9.000	8
	n	» » » » materiais	10	40.000 »	17.000	12
	oo	» » » » »	12	25.000 »	9.000	8
	ot	» » » » »	19	10.000 »	6.000	8
	t	» » » » »	104	10.000 »	6.000	8
	v	» » » » mercadorias	126	12.000	9.000	8
	»	» » » » »	36	10.000 »	8.000	8
	dl	Dormitorio do pessoal de lastro	2		7.500	8
	—	Socorro	4		9.000	8
	—	Tanque	1			4
			451			

b) — Aquizições, reparações e baixas:

Movimento de carros e vagões durante o anno de 1908

SÉRIES	NUMERO MAIS ALTO DA SÉRIE	EXISTENCIA EM 31 de dezembro			ALTERAÇÕES NO STOCK			DIFERENÇA GERAL NO STOCK	NUMEROS		OBSERVAÇÕES
		Nas Oficinas para reparações em 31-12-03	1907	1908	Aumento		Baixas		De carros reparados	De reparações correspondentes	
					Novos	Transformados					
a	8	1	11	14	3	—	—	+ 3	3	3	Recebidos: 2 do Nórte e 1 de Barra Mansa.
b	30	13	24	30	7	—	1	+ 6	16	22	Recebidos: 7 do Nórte e 1 baixa.
bd	14	7	12	13	3	—	2	+ 1	10	11	» 3 » » » 1 remettido para Linha Auxiliar e 1 baixa
d	22	3	19	20	4	—	3	+ 1	14	17	Recebidos: 4 do Norte e remetidos 2 para Linha Auxiliar e 1 baixa.
ff	11	3	7	11	5	—	1	+ 4	7	13	Recebidos: 4 do Norte e 1 construido no Deposito e 1 baixa.
g	2	1	—	2	2	—	—	+ 2	—	—	Recebidos 2 do Norte.
h	42	15	29	42	13	—	—	+13	27	34	» 13 » »
l	5	1	3	5	2	—	—	+ 2	2	2	» 2 » »
n	10	2	10	10	—	—	—	—	10	19	
oo	19	4	16	12	—	—	4	— 4	10	22	Baixa em 4.
ot	19	—	19	19	—	—	—	—	13	16	
t	118	6	76	104	44	—	16	+28	53	62	Recebidos 44 do Norte e remetidos 15 para Linha Auxiliar e 1 baixa.
v	162	36	126	162	38	—	2	+36	84	99	Recebidos 38 do Norte e 2 baixas.
dl	2	—	1	2	1	—	—	+ 1	—	—	» 1 » »
Tanque . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
Socorro . . .	4	1	2	4	2	—	—	+ 2	1	1	Recebido 1 do Norte e 1 construido no Depozito.
Totais. . . .	—	93	356	451	124	—	29	+95	250	321	

Relação dos reparados para o total dos carros . . . 55.5 %

» das reparações para o numero total . . 71,2 %

c) — Quantidades e capacidades totais disponiveis em 31 de dezembro de 1907 e 1908:

DEZIGNAÇÃO	1907		1908		DIFERENÇA RELATIVA A 1907	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiais	11	—	14	—	+ 3	—
» de viajantes	55	2.853	63	2.709	+ 8	— 144
» de correio e bagajens	7	21	11	33	+ 4	+ 12
Vagões para transporte de animais	29	435	44	638	+ 15	+ 203
» abertos para materiais	121	1.750	145	1.930 T	+ 24	+ 180
» fechados para mercadorias	129	1.532	167	1.922	+ 38	+ 390
» e carros diversos	4	—	7	—	+ 3	—
Totais	356	—	451	—	+ 95	—

Fez-se retificação no stock e na lotação dos carros de viajantes.

2°. — Ramal de S. Paulo

Transferencias para outras linhas:

SERIES	EXISTENCIA EM 31—12—907	BAIXAS DURANTE O ANO DE 1908 — Remetidos para:		DEMOLIDOS	EXISTENCIA EM 31—12—908
		Lafayette	Linha Auxiliar		
Estado	1	1	—	—	—
a	1	1	—	—	—
b	14	7	7	—	—
bd	5	3	2	—	—
d	8	4	4	—	—
er	4	4	—	—	—
f	4	—	4	—	—
g	2	2	—	—	—
h	22	13	9	—	—
m	2	2	—	—	—
ot	13	—	13	—	—
p	18	—	18	—	—
q	10	—	—	10	—
t	54	44	10	—	—
v	97	38	58	1	—
z	1	—	1	—	—
dl	1	1	—	—	—
Socorro	1	1	—	—	—
Totais	258	121	126	11	—

3.º — Linha Auxiliar

a) — Existencias em 31 de dezembro de 1908:

DEZIGNAÇÃO	SÉRIES	CLASIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÕES	PEZO MORTO	NUMERO DE RODAS
Carros especiais	a	Isnspeção	1	. . . . .	6.000	8
	»	Pagador	1	. . . . .	5.500	8
» de viajantes	b	1ª classe	10	40 viajantes	11.000	8
	bd	1ª e 2ª classe	8	42 »	11.000	8
	d	2ª classe	13	40 »	11.000	8
Correio e bagajens	f	Correio e bagajem	4	6.000 kilogs.	8.000	8
	ff	» » » »	1	3.000 »	12.000	8
Transporte de animaes e aves	h	Transporte de animais	10	15	5.500	8
	j	» » aves	1	. . . . .	5.500	8
Pranchas pequenas	l	» do lastro	4	7.000 kilogs.	4.000	4
	p	» de materiais	18	7.000 »	3.500	8
Vagões abertos	t	» » »	55	7 a 12.000 kils.	3.300 a 8.100	8
	ot	» » »	13	12.000 kilogs.	7.100 a 7.900	8
» fechados	q	» « mercadorias	1	7,000 »	5. 800	8
	v	» » »	74	9.000 a 12.000	5.000 a 9.000	8
Dormitorio do pessoal do lastro	dl	Dormitorio do pessoal do lastro	2	. . . . .	6.500	8
Socorro	s	Carro socorro	3	. . . . .	9.000	8
		Total	219			

nº 9

b) — Aquizições, reparações e baixas :

SÉRIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÕES NO STOCK			DIFERENÇAS	NUMERO		OBSERVAÇÕES
					Aumento						
		Nas Officinas para reparação	1907	1908	Novos	Transformados	Baixas		De carros reparados	De reparações correspondentes	
a	2	—	2	2	—	—	—	—	2	2	Inspeção um, pagador um.
b	16	1	3	10	7	—	—	+ 7	2	2	Recebidos sete do Depozito do Norte.
bd	9	2	5	8	3	—	—	+ 3	12	14	Recebidos dois do Depozito do Norte e um de Lafayette.
d	19	—	7	13	6	1	1	+ 6	3	3	Recebidos quatro do Depozito do Norte e dois de Lafayette ; um transformado de Z e uma baixa.
f	4	—	—	4	4	—	—	+ 4	1	1	Recebidos quatro do Depozito do Norte.
ff	2	1	2	1	—	—	1	— 1	1	2	Baixa por imprestavel.
h	10	—	1	10	9	—	—	+ 9	5	7	Recebidos nove do Norte.
j	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
l	4	—	4	4	—	—	—	—	1	1	
ot	13	—	—	13	13	—	—	+ 13	6	8	Recebidos 13 do Norte.
p	18	—	—	18	18	—	—	+ 18	2	2	» 18 » »
q	2	1	2	1	—	—	1	— 1	1	1	Transformado um—q—em—dl (dormitorio do lastro.
t	92	—	33	55	25	—	3	+ 22	32	40	Recebidos 10 do Norte e 15 de Lafayette ; tres baixas por imprestaveis.
v	119	2	23	74	58	—	7	+ 51	43	52	Recebidos 58 do Norte, tres transformados em carros-socorro, um em dormitorio ; tres baixas por imprestaveis.
z	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Recebidos do Norte e transformados em—d.
dl	—	—	—	2	—	2	—	+ 2	—	—	Transformados: um da serie v, um da serie q.
Socorro . . .	—	—	—	3	—	3	—	+ 3	—	—	Transformados da serie v.
Totais .	—	7	83	219	143	6	13	+136	111	135	

Relação dos reparados para o total dos carros. . . . 50,7 %

» das reparações para o mesmo total dos carros . 61,6 %

c) — **Quantidades e capacidades totais disponiveis, em 31 de dezembro de 1908:**

DEZIGNAÇÃO	1907		1908		DIFERENÇAS RELATIVAS A 1907	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiais.	2	—	2	—	—	—
» de viajantes.	15	637	31	1.256	+ 16	+ 619
» correio e bagajens	2	12	5	30	+ 3	+ 18
Vagões para transporte de animais . . .	2	30	11	150	+ 9	+ 120
» abertos para materiais	37	384	90	833	+ 53	+ 449
» fechados para mercadorias . . .	25	244	75	710	+ 50	+ 466
Carros e vagões diversos.	—	—	5	—	+ 5	—
Totais.	83	—	219	—	+ 136	—

4.º — Ramais de Angra e Lavras

a) — **Existencia em 31 de dezembro de 1908:**

DEZIGNAÇÃO	SÉRIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	LOTAÇÕES	PEZOS MORTOS	NUMERO DE RODAS
Carros de viajantes.	b	Carros de 1.ª classe.	1	31 viajantes.	11.000	8
	bd	» » 1.ª e 2.ª classes	2	48 »	11.000	8
	d	» » 2.ª classe.	1	50 »	11.000	8
				Kils.		
Vagões de mercadorias	h	Vagões para transporte de animais . . .	2	6.000 e 10.000	4.000 e 7.000	8
	t	» » . » » mercadorias. . .	10	10.000	5.000 a 5.500	8
	v	» » » » » . .	10	10.000	7.335	8
			26			

b — Aquizições, reparações e baixas:

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÕES NO STOCK			DIFERENÇAS NO STOCK	NUMERO		OBSERVAÇÕES
		Nas Oficinas para reparação	1907	1908	Aumento		Baixas		De carros reparados	De reparações correspondentes	
					Novos	Transformados					
Pagador. . .	—	—	1	—	—	—	—	—1	—	—	Remetido para Lafaiete.
b	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
bd	2	—	2	2	—	—	—	—	1	3	
d	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
h	2	—	2	2	—	—	—	—	2	4	
t	14	—	10	10	—	—	—	—	1	1	
v	10	—	10	10	—	—	—	—	8	10	
Totais. . . .	—	—	27	26	—	—	—	— 1	12	18	

Relação dos reparados para o total dos carros. . . 46,1 %

Idem das reparações para o total dos carros . . . 69,2 %

c) Quantidades e capacidades totais disponiveis em 1907 e 1908:

DEZIGNAÇÃO	1907		1908		DIFERENÇAS RELATIVAS A 1907	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carro para pagador.	1	—	—	—	—	—
Carros de viajantes	4	216	4	216	—	—
Vagões para transporte de animais. . . .	2	30	2	30	—	—
Vagões abertos para materiais	10	T 100	10	T 100	—	—
Vagões fechados para mercadorias. . . .	10	T 100	10	T 100	—	—
Totais	27	—	26	—	— 1	—

5.º — Rezumo das linhas de bitóla de 1m,00

a) — Existencias em 31 de dezembro de 1908:

DEZIGNAÇÃO	SÉRIES	CLASSIFICAÇÃO	EXISTENCIA	PEZOS MORTOS	LOTAÇÕES	NUMERO DE RODAS
Especiais	a	Estado	2	16.000 ks.		8
		Administração	1	10.780 »		8
		Inspeção	3	6.000 »		8
		»	1	6.000 »		4
		Salão dormitorio	3	11.500 »		8
		Salão—prolongamento	1	10.675 »		8
		Pagador	1	10.675 »		8
		Pagador—prolongamento	1	10.500 »		8
		»	1	5.500 »		8
		Restaurante	1	10.950 »		8
		Banheiro	1	12.500 »		8
Carros de viajantes	b	Primeira classe	11	11.000 a 12.000	40 viajantes	8
	»	» » »	1	11.000 ks.	31 »	8
	»	» »	22	12.000 »	42 »	8
	»	» »	6	12.000 »	48 »	8
	»	» »	1	12.000 »	50 »	8
	bd	1ª e 2ª classe	13	12.000 »	24 a 34 »	8
	»	» » » »	8	11.000 »	42 »	8
	»	» » » »	2	10.000 a 11.000	48 »	8
	d	2ª classe	13	11.000 ks.	40 »	8
	»	» »	1	10.000 »	48 »	8
	»	» »	1	11.000 »	50 »	8
	»	» »	14	10.000 »	54 »	8
Correio, bagajem e chefe	f	Correio, bagajem	4	8.000 »	6.000	8
	ff	» » e chefe	12	12.000 »	3.000	8
Transporte de animais	g	Transporte de animais	2	9.000 »		8
	h	» » »	54	5.500 a 8.500	15 cabeças	8
	j	» » »	1	5.500 ks.		8
Pranchas pequenas	l	» do lastro	4	4.000 »	7.000 kilogrs	4
	p	» de materiais	18	3.500 »	7.000 »	8
	l	» » inflamaveis	5	9.000 »	10.000 »	8
	n	» » materiais	10	17.000 »	40.000 »	2
	oo	» » »	12	9.000 »	23.000 »	18
	ot	» » »	32	6.000 a 7.900	10.000 a 12.000	8
	t	» » »	169	3.300 a 8.100	7.000 a 12.000	8
	q	» » mercadorias	1	5.800 ks.	7.000 kilogrs	8
	v	» » »	200	5.000 a 9.000	9.000 . 12.000	8
	v	» » »	46	7.300 a 8.000	10.000 kilogrs	8
	dl	Dormitorio do pessoal do lastro	4	6.500 a 7.500		8
	s	Carro socorro	7	9.000 ks.		8
	—	Tanque	1			4
			696			

OBSERVAÇÕES:— Excluidos os carros especiais, o pezo, medio por eixo, dos carros de viajantes, correio, bagajem e chefe de trem, é 2.800 kilos, sendo de 1.700 kilos o pezo médio, por eixo dos vagões de mercadorias em geral.

b) — Aquizições, reparações e baixas:

Linha do centro (Lafayette a Lassance, incluindo ramais de Ouro Preto e Bello Horizonte), Linha Auxiliar e ramais de Barra Mansa :

SÉRIES	EXISTENCIAS EM 31 DE DEZEMBRO			ALTERAÇÕES NO STOCK			DIFERENÇAS NO STOCK	NUMEROS		OBSERVAÇÕES
	Nas officinas—em reparação	1907	1908	Aumento: Novos	Aumento: Transformados	Baixas		Dos carros reparados	Das reparações correspondentes	
a	1	16	16	—	—	—	—	5	5	
b	14	42	41	—	—	1	— 1	18	24	1 Baixa.
bd	9	24	23	—	—	1	— 1	23	28	1 » por imprestavel.
d	3	25	34	—	1	2	— 1	17	20	2 » Transformado 1 do carro funebre z.
f	—	4	4	—	—	—	—	1	1	2 »
ff	4	12	12	1	—	2	— 1	8	15	2 » 1 construido no deposito de Lafayete e 4 são ex er.
g	1	2	2	—	—	—	—	—	—	
h	15	54	54	—	—	—	—	34	45	
j	—	1	1	—	—	—	—	—	—	
l	1	5	5	—	—	—	—	3	3	2 1 são ex m.
l	—	4	4	—	—	—	—	—	—	
n	2	10	10	—	—	—	—	10	19	
oo	4	16	12	—	—	4	— 4	10	22	Baixa por imprestavel em 4.
ot	—	32	32	—	—	—	—	19	24	
t	6	173	169	—	—	4	— 4	86	103	Baixa por imprestavel em 4.
p	—	18	18	—	—	—	—	2	2	
q	1	12	1	—	—	11	—11	1	1	Baixa em 10 e 1 transformado em dl.
v	38	256	246	—	—	10	—10	135	161	Baixa em 6, transf. 3 em carro de soccorro e 1 em dl.
z	—	1	—	—	—	1	— 1	—	—	
dl	—	2	4	—	2	—	+ 2	—	—	Transformado em d.
Socorro	1	3	7	1	3	—	+ 4	1	1	Transformado 1 da serie v e um da serie v.
Tanque.	—	1	1	—	—	—	—	—	—	Transformados 3 da serie v, 1 constr. no deposito de Lafayete.
Totais . . .	100	724	696	2	6	36	—28	373	471	

Relação dos reparados para o total de carros . . 53,6 %

Idem das reparações para o mesmo total . . . 68,1 %

c) — Quantidades e capacidades totais disponiveis em 31 de dezembro de 1908

DEZIGNAÇÃO	1907		1908		DIFERENÇAS RELATIVAS A 1907	
	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação	Quantidade	Lotação
Carros especiais	16	. . . .	16	. . . .	. . . .	—
Carros de viajantes	101	4.305	98	4.181	— 3	— 124
Carros de correio, bagajem, etc.	17	66	16	63	— 1	— 3 T
Vagões para transporte de animais	57	833	57	833	. . . .	—
Vagões abertos para materiais	249	2.903	245	2.863	— 4	— 40
Vagões fechados para mercadorias	277	3.165	252	2.732	— 25	— 433
Vagões e carros diversos	7	. . . .	12	. . .	+ 5	—
Totais	724	—	696	—	— 28	—

Houve retificação na classificação e lotação relativas a 1907 e 1908.

2.º — Serviço de tração

I. — Percurso das locomotivas

Considerados os percursos kilometricos pelos serviços de trafego, manóbras e lastro, verifica-se, em 1908:

DESIGNAÇÃO	1908 — NAS LINHAS DA BITOLA DE		TOTAIS
	1m,60	1m,00	
Trafego	8.309.783	1.861.002	10.170.785
Manobras	607.284	73.132	680.416
Lastro	341.983	336.188	678.171
Totais	9.259.050	2.270.322	11.529.372

Da comparação do percurso nesse ano com o do ano anterior, rezulta o que se segue no quadro ábaixo:

DESIGNAÇÃO	NAS LINHAS DA BITOLA DE: 1m,60				1m,00			
	1907	1908	DIFERENÇAS RELATIVAS EM 1908		1907	1908	DIFERENÇAS RELATIVAS EM 1908	
			Quantidade	%			Quantidade	%
Trafego	7.457.705	8.309.783	+ 852.078	11,2	2.016.177	1.861.002	— 155.175	7,7
Manobras	585.274	607.284	+ 22.010	3,9	156.105	73.132	— 82.973	53,1
Lastro	357.206	341.983	— 15.223	4,3	337.162	336.188	— 974	0,3
Totais	8.400.185	9.259.050	+ 858.865	10,2	2.509.444	2.270.322	— 239.122	9,5

Considerados os percursos efetuados nas diversas seções da Estrada, podemos formar os quadros seguintes :

SEÇÕES	EM SERVIÇO			TOTAIS
	DO TRAFEGO	DE MANOBRAS	DO LASTRO	
Bitóla de 1,60 m :				
Suburbios	1.158.708	. . . . .	. . . . .	1.158.708
Seções — 1ª	1.202.915	342.123	46.968	1.592.006
2ª	581.617	41.373	28.758	651.748
3ª	696.327	25.048	28.195	749.570
4ª	597.990	21.800	38.015	657.805
5ª	1.263.593	82.074	68.651	1.414.318
6ª	103.750	. . . . .	. . . . .	103.750
Ramais — S. Paulo	2.097.666	63.250	115.470	2.276.386
Suburbios	34.240	. . . . .	. . . . .	34.240
Porto Novo	154.322	10.368	13.079	177.769
Santa Cruz	392.303	21.248	2.847	416.398
Paracamby	26.352	. . . . .	. . . . .	26.352
Total em 1908	8.309.783	607.284	341.983	9.259.050
» » 1907	7.457.705	585.274	357.206	8.400.185
Diferenças para mais	852.078	22.010	. . . . .	858.865
» » menos	. . . . .	. . . . .	15.223	. . . . .
Bitóla de 1,00 m (Lafayette) :				
6ª Seção	1.153.225	44.812	178.642	1.376.679
Ramal de Bello Horizonte	63.002	. . . . .	. . . . .	63.002
» » Ouro Preto	70.130	. . . . .	35.207	105.337
» » Santa Barbara	11.055	. . . . .	10.050	21.105
Total em 1908	1.297.417	44.812	223.899	1.566.123
» » 1907	1.192.314	64.069	176.979	1.433.362
Diferenças para mais	105.098	. . . . .	46.920	132.761
» » menos	. . . . .	19.257	. . . . .	. . . . .
Bitóla de 1,00 m (Norte) :				
Suburbios	24.320	. . . . .	. . . . .	24.320
Jacarehy a Norte	143.620	16.118	35.321	194.969
Total em 1908	167.940	16.118	35.231	219.289
» » 1907	565.110	72.750	79.907	717.767
Diferenças para mais	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
» » menos	397.170	56.632	44.676	498.478
Bitóla de 1,00 m (Linha Auxiliar) :				
1ª Seção	150.901	12.202	29.316	192.419
2ª »	114.692	. . . . .	28.425	143.117
Suburbios	101.470	. . . . .	. . . . .	101.470
Total em 1908	367.063	12.202	57.741	437.006
» » 1907	228.834	19.286	64.321	312.441
Diferenças para mais	138.229	. . . . .	. . . . .	124.565
» » menos	. . . . .	7.084	6.580	. . . . .
Bitóla de 1,00 m (Barra Mansa) :				
Barra Mansa á Angra	14.121	. . . . .	9.120	23.241
» » » Lavras	14.466	. . . . .	10.197	24.663
Total em 1908	28.587	. . . . .	19.319	47.904
» » 1907	29.919	. . . . .	15.955	45.874
Diferenças para mais	. . . . .	. . . . .	3.364	2.030
» » menos	1.332			

OBSERVAÇÃO. — Convem notar que, no ramal de S. Paulo, a bitóla estreita foi substituida pelo trafego de bitóla de 1m,60, a partir de junho de 1908, no trêcho de Jacarehy á Norte.

Composição média dos trens

Considerando-se as locomotivas e os carros que ellas rebocam em serviço proprio do trafego, achamos para composição média dos trens nas linhas da bitóla de 1m,60 e de 1m,00, no periodo de 5 anos, os numeros marcados no quadro abaixo :

ANOS	NUMEROS DE VEICULOS POR TREM-KILOMETRO NAS LINHAS DA BITÓLA DE:	
	1m,60	1m,00
1904	18,10	12,33
1905	18,60	13,21
1906	17,87	12,77
1907	17,92	13,03
1908	18,63	13,39

Numeros de locomotivas que entraram em serviço e seus percursos totais médios anuais, de 1904 á 1908, compreendendo ás manóbras nas estações:

I. — Bitóla de 1m,60:

PERCURSOS	1904		1905		1906		1907		1908	
	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS
100 a 10.000	1	6.863	9	51.646	6	44.259	11	38.105	9	52.934
10.001 » 20.000	22	377.608	22	344.847	26	393.316	24	369.910	23	348.224
20.001 » 30.000	25	627.501	31	777.949	38	951.562	27	680.838	32	812.086
30.001 » 40.000	41	1.416.318	37	1.295.050	48	1.703.729	50	1.746.703	47	1.634.680
40.001 » 50.000	64	2.930.886	53	2.379.094	47	2.127.234	45	2.009.561	54	2.398.108
50.001 a 60.000	33	1.839.871	43	2.427.841	31	1.614.847	47	2.587.686	39	2.134.685
Superior a 60.000	—	—	—	—	10	655.752	15	967.382	29	1.878.333
Totais	186	7.199.047	195	7.276.427	206	7.560.699	219	8.400.185	233	9.259.050
Percursos médios anuais	—	38.704	—	37.315	—	36.702	—	36.987	—	39.738

OBSERVAÇÕES — As locomotivas de 1m,60 que em 1908 excederam o percurso de 70.000 kilometros foram as

N. 127 . . . . . 71.847
N. 207 . . . . . 71.231

Em 1908, excluidas as 64 locomotivas que fizeram percurso inferior á 30.000 kilometros, tem-se que, das 169 restantes, foi de 47.608 o percurso kilometrico médio.

II. — Bitóla de 1m,00 (Lafayette, Norte, Linha auxiliar e Barra Mansa):

PERCURSOS	1904		1905		1906		1907		1908	
	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS	KILOMETROS
100 à 10.000	31	138.682	10	43.613	10	42.180	9	46.138	9	35.619
10.001 » 20.000	19	292.577	13	191.085	21	305.434	18	275.914	21	322.302
20.001 » 30.000	18	465.849	25	625.666	24	669.959	24	609.588	17	433.036
30.001 » 40.000	16	561.045	23	789.564	15	528.136	19	640.195	17	599.605
40.001 » 50.000	9	400.624	12	541.206	11	478.626	14	615.817	14	621.685
50.001 » 60.000	3	167.845	3	163.723	5	270.510	6	321.792	5	264.743
Superior a 60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totais	96	2.026.622	86	2.354.857	86	2.294.845	90	2.509.444	83	2.276.991
Percursos médios anuais	—	21.110	—	27.382	—	26.684	—	27.882	—	27.433

II. — Percurso dos veículos

BITÓLAS	SERVIÇO DO TRAFEGO		DIFERENÇAS	
	1908	1907	MAIS	MENOS
1m,60	129.100.275	126.503.469	2.596.806	—
1m,00 — Lafayete	14.396.175	12.857.963	1.538.212	—
1m,00 — Norte (5 mezes)	2.727.599	7.484.195	—	4.754.596
1m,00 — Linha auxiliar	3.230.847	1.687.742	1.543.105	—
1m,00 — Barra Mansa	210.972	201.992	8.980	—
Totais	149.635.868	148.735.361	5.687.103	4.754.596

20.754621

III. — Consumo de combustivel, lubrificantes e estôpa:

I. — Consumo total em locomotivas e veículos

a) — Serviço do trafego (bitólas de 1^{m},60 e 1,00)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM M³	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908	Locomotivas .	157.733.562	3.974:097$095	14.489	50:711$500	—	—	652.286	169:410$226	64.239	39:281$083
	Veículos. . .	—	—	—	—	11.739	7:364$470	404.474	102:744$432	41.596	25:347$249
	Totais em 1908.	157.733.562	3.974:097$095	14.489000	50:711$500	11.739	7:364$470	1.056.760	272:154$658	105.835	64:628$332
	» » 1907.	146.037.659	4.323:617$183	8.699,800	30$449$300	45.150	26:861$786	1.039.926	229:472$533	103.201	65:197$305
	Diferenças para mais .	12.695.903	—	5.799,200	20:262$200	—	—	16.834	42:682$125	—	—
	Diferenças para menos.	—	349:520$088	—	—	33.411	19:497$316	—	—	2.634	568$973

157.733.562
2.069.857
159.803.419
5.530.325
165.333.744

Bitóla de 1^{m},60

ANO	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM M³	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908	Locomotivas .	138.808.763	3.496:385$709	1.723	6:030$500	—	—	582.874	151:477$431	51 916	31:722$203
	Veículos. . .	—	—	—	—	10.643	6:677$756	341.022	87:066$702	35.103	21:296$789
	Totais . .	138.808.763	3.496:385$809	1.723	6:030$500	10.643	6:677$755	923.896	238:544$133	87.019	53:018$992

Bitóla de 1m,00

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM M³	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908	Locomotivas. . .	18.924.799	477:711$286	12.766	44:681$000	—	—	69.412	17:932$795	12 323	7:558$380
	Veículos	—	—	—	—	1.096	686$714	63.452	15:677$730	6.493	4:050$460
	Totais. . .	18.924.799	477:711$286	12.766	44:681$000	1.096	686$714	132.864	33:610$525	18.816	11:609$340

b) — Serviço do lastro (bitóla de 1m,60 e de 1m,00)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES — M³	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908	Locomotivas	5.157.804	129:950$871	2.608,000	9:128$000	—	—	23.296	6:025$788	3.383	2:074$285
1907	»	6.409.599	190:901$044	1.150,700	4:027$450	151	89$400	32.030	7:077$535	4.649	2:930$582
	Mais	—	—	1.457,300	5:100$550	—	—	—	—	—	—
	Menos	1.251 795	60:950$173	—	—	151	89$400	8.734	1:051$747	1.266	856$297

II. — Consumo por locomotiva-kilometro e veículo-kilometro:

a) — Serviço do trafego (bitóla de $1^m,60$)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM DCM³	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908 . .	Locomotiva-kilometro .	15,646	394	0,051	0,2	. . .	. . .	0,065	15	0,005	3
1907 . .	» » .	15,541	463	0,031	0,1	0,001	1	0,068	15	0,006	3
	Diferenças para mais. .	0,105	. . .	0,020	0,1	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
	» » menos .	. . .	69	. . .	. . .	. . .	. . .	0,003	. . .	0,001	. . .
	Veículo-kilometro . .	. . .	. . .	. . .	. . .	0,0008	0,05	0,0026	0,67	0,0002	0,16
	» » . .	. . .	. . .	. . .	. . .	0,00020	0,16	0,0026	0,58	0,0002	0,15
	Diferença para mais .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	0,09	. . .	0,61
	Diferenças » menos.	. . .	. . .	. . .	. . .	0,00012	0,11	. . .	. . .	. . .	. . .

(+) 80 milligramas

b) — Serviço do lastro (bitóla de $1^m,60$)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM DCM³	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908	Locomotiva-kilometro. . .	9,879	249	0,105	0,37	. . .	. .	0,035	9	0,004	2
1907	» » . . .	12,163	720	0,016	0,05	. . .	. .	0,047	10	0,005	3
	Diferenças para mais . .	. . .	. .	0,089	0,32	. . .	. .	. . .	. .	. . .	. . .
	» » menos . .	2,284	471	. . .	. .	. . .	. .	0,012	1	0,001	1

c) — Serviço do tráfego — Bitòla de 1m,00 (Lafayette)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM DECM. 3	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908.	Locomotiva-kilometro	9,312	235	9,813	34	. . .	. .	0,033	8	0,005	3
1907.	» »	9,550	284	6,889	24	0,007	4	0,042	9	0,006	4
	Diferenças para mais.	. . .	. .	2,924	10						
	» » menos	0,238	49	. . .	. .	. . .	. .	0,009	1	0,001	1
1908.	Veículo-kilometro . .	. . .	. .	. . .	. .	0,0004	0,02	0,0029	0,7	0,0002	0,1
1907.	» » . .	. . .	. .	. . .	. .	0,0040	0,22	0,0034	0,7	0,0002	0,1
	Diferenças para menos	. . .	. .	. . .	. .	0,0036	0,20	0,0005			

d) — Serviço do lastro — Bitòla de 1m,00 (Lafayette)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM DECM. 3	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908. . . .	Locomotiva-kilometro. .	4,270	108	11,487	40	. . .	. . .	0,036	9	0,004	2
1907. . . .	» » . .	5,647	168	6,468	22	0,0003	2	0,054	11	0,008	5
	Diferenças para mais.	. . .	. . .	5,019	18						
	» » menos	1,377	60	. . .	. .	. . .	. . .	0,015	2	0,004	3

e) — Serviço do trafego — Bitóla de 1^{m},00 (Jacarehy á Nórte)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM QUILOGRAMMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS
1908 . .	Locomotiva-kilometro	10,168	256	. . . .	. .	0,014	10	0,007	4
1907 . .	» »	9,553	284	0,0003	1	0,018	10	0,007	4
	Diferença para mais	0,615	. . .	. . . .	. .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .
	» » menos	. . . .	26	. . . .	. .	0,004	. . . .	. . . .	. . .
1908 . .	Vehiculo-kilometro	. . . .	. . .	0,0001	0,05	0,0013	1,0	0,0002	0,12
1907 . .	» »	. . . .	. . .	0,0001	0,07	0,0020	0,4	0,0001	0,09
	Diferenças para mais . . .	. . . .	. . .	. . . .	. .	0,0023	0,6	0,0001	. . .
	» » menos. . . .	. . . .	. . .	. . . .	0,01	. . . .	. . . .	. . . .	0,03

f) — Serviço do lastro — Bitóla de 1^{m},00 (Jacarehy á Nórte)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS
1908	Locomotiva-kilometro	2,895	73	. . . .	. . . .	0,026	6,7	0,008	5
1907	» »	3,354	99	. . . .	. . . .	0,031	6,9	0,009	6
	Diferenças para mais	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	» » menos	0,459	26	. . . .	. . . .	0,005	0,2	0,001	

g) — Serviço do trafego — Bitòla de 1m,00 (Linha auxiliar)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS
1908. . . .	Locomotiva-kilometro.	11,416	287	. . .	. . .	0,03	10	0,006	4
1907. . . .	» »	9,504	283	0,001	0.7	0,04	10	0,007	4
	Diferença para mais.	1,912	4	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. .
	» » menos	. . .	. . .	. . .	. . .	0,01	. .	0,001	. .
1908. . . .	Veículo-kilometro	. . .	. . .	0,0004	0.02	0,0021	0,05	0,004	2
1907. . . .	» »	. . .	. . .	0,0001	0,09	0,0022	0,04	0,007	3
	Diferença para mais	. . .	. . .	0,0003	. . .	. . .	0,01	. . .	. .
	» » menos	. . .	. . .	. . .	0,07	0,0001	. .	0,003	1

h) — Serviço do lastro — Bitòla de 1m,00 (Linha auxiliar)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS
1908. . . .	Locomotiva-kilometro.	9,942	250	—	—	0,026	6	0,004	2
1907. . . .	» »	10,032	298	0,001	0,6	0,030	6	0,004	2
	Diferenças para menos	0,090	48	. . .	. . .	0,004	. .	. . .	. .

i) — Serviço do trafego — Bitóla de 1m,00 (Barra Mansa)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM LITROS	VALOR EM RÉIS	QUANTIDADE EM KILOGRAMAS	VALOR EM RÉIS
1908. . . .	Locomotiva-kilometro	9,192	231	—	—	0,031	8	0,010	6
1907. . . .	» »	10,082	300	0,0001	0,001	0,036	7	0,012	9
	Diferenças para mais	—	—	—	—	—	1	—	—
	» » menos	0,890	69	—	—	0,005	—	0,002	3
1908. . . .	Vehículo-kilometro.	—	—	—	—	0,0032	80	0,0003	20
1907. . . .	» »	—	—	0,00003	0,002	0,0018	39	0,0002	11
	Diferonças para mais.	—	—	—	—	0,0014	41	0,0001	

j) — Serviço do lastro — Bitóla de 1m,00 (Barra Mansa)

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908. . . .	Locomotiva-kilometro.	7,163	192	—	—	0,034	9	0,009	5
1907. . . .	» »	9,591	286	0,0008	0,005	0, 1	11	0,014	9
	Diferenças para menos	1,978	94	—	—	0,017	2	0,005	4

k) — Serviço de manôbras por conta do trafego (bitólas de 1m,60 e de 1m,00):

ANOS	DEZIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		GRAXA		OLEO		ESTÔPA	
		QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM DMCM 3.	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM LITROS	VALORES EM RÉIS	QUANTIDADES EM KILOGRAMAS	VALORES EM RÉIS
1908	Locomotiva-kilometro	13,953	351	0,194	0,6	—	0,055	—	14	0,005	3
1907	» »	12,314	397	0,342	1,2	0,00009	0,06	0,053	11	0,005	3
	Diferenças para mais	1,639	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» » menos	—	46	0,148	0,6	—	—	0,002	3	—	—

III.—Consumo de carvão, total por locomotiva-kilometro, de 1904 á 1908:

ANOS	BITÓLA DE 1m,60		BITÓLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITÓLA DE 1m,00 (NÓRTE)		BITÓLA DE 1m,00 (LINHA AUXILIAR)		BITÓLA DE 1m,00 (BARRA MANSA)		TOTAIS GERAIS
	TOTAIS EM KILOGRAMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAIS EM KILOGRAMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAIS EM KILOGRAMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAIS EM KILOGRAMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	TOTAIS EM KILOGRAMAS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	
1904. .	112.300.956	15,599	10.030.480	10,231	7.637.550	8,971	1.683.022	9,603	252.670	11.820	131.904.678
1905. .	112.689.129	15,486	10.625 426	9,559	8.115.500	8,795	2.291.900	8,600	426.155	8,880	134.148.110
1906. .	115.229.122	15.240	12.538.010	9,949	6.385.060	9.243	2.506.290	8,462	386.279	8.100	137.045.331
1907. .	12[illegible].839.397	15,311	13.046.297	9,101	6.097.574	8.495	2.980.290	9,538	453.685	9,889	151.447.258
1908. .	132.187.348	15,356	13.442.516	8,583	1.971.165	8,988	4,880.465	11,167	409.872	8,556	162.891.366

IV. — Consumo e despeza de lubrificantes, totais, por locomotiva-kilometro e por veículo-kilometro, nos anos de 1904 á 1908:

a) — Bitóla de 1m,60:

ANOS	CONSUMOS TOTAIS EM KILOGRAMAS	DESPEZAS TOTAIS EM RÉIS	CONSUMOS POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZAS POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO EM Réis	CONSUMOS POR VEÍCULO-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZAS POR VEÍCULO-KILOMETRO EM Réis
1904	758.693	320:115$[illegible]7	0.110	45,7	0,057	3,1
1905	686.020	220:554$179	0,094	30,3	0,[illegible]06	2,1
1906	678.386	163:110$522	0,089	21.5	0,006	1,5
1907	614.623	157:534$372	0,078	18,7	0,004	0,3
1908	647:913	187:302$739	0,067	20,0	0,005	1,4

b) — Bitóla de 1^{m},00 (Lafayette)

ANOS	CONSUMOS TOTAIS EM KILOGRAMAS	DESPEZAS TOTAIS EM RÉIS	CONSUMOS TOTAIS POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZAS POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Réis	CONSUMOS POR VEÍCULO-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZAS POR VEÍCULO-KILOMETRO — Réis
1904	67.165	31:007$707	0,068	31,6	0,007	3,2
1905	74.599	26:711$020	0,067	24,0	0,006	2,3
1906	82.614	22:851$844	0,065	18,1	0,006	1,9
1907	73.753	20:615$541	0,051	14,4	0,005	1,6
1908	62.131	19:350$882	0,039	12,3	0,004	1,3

c) — Bitóla de 1^{m},00 (Jacarehy á Nórte)

ANOS	CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMAS	DESPEZA TOTAL EM RÉIS	CONSUMO TOTAL POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZA POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Réis	CONSUMO POR VEÍCULO-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZA POR VEÍCULO-KILOMETRO — Réis
1904	70.695	30:6[illegible]2$073	0,083	36,7	0,007	3,2
1905	57.665	18:428$134	0,062	19,9	0,005	1,8
1906	42.273	10:497$340	0,061	15,1	0,005	1,4
1907	38.558	10:8[illegible]4$812	0,053	15,1	0,005	1,4
1908	10.962	3:347$320	0,049	15,2	0,003	1,0

d) — Bitóla de 1^{m},00 (Linha auxiliar)

ANOS	CONSUMOS TOTAIS EM KILOGRAMAS	DESPEZAS TOTAIS EM RÉIS	CONSUMOS TOTAIS POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZAS POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Réis	CONSUMOS POR VEÍCULO-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZAS POR VEÍCULO-KILOMETRO — Réis
1905	19,473	7:702$850	0,071	28,2	0,013	5,4
1906	15,756	4:876$815	0,053	16,4	0,012	4,0
1907	15,609	4:457$841	0,049	14,2	0,009	2,6
1908	19,583	6:091$314	0,04[illegible]	13,9	0,005	1,9

e) — Bitóla de 1.m00 (Barra Mansa)

ANOS	CONSUMOS TOTAIS EM KILOGRAMAS	DESPEZAS TOTAIS EM RÉIS	CONSUMOS TOTAIS POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZAS POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO — Réis	CONSUMOS POR VEÍCULO-KILOMETRO — Kilogramas	DESPEZAS POR VEÍCULO-KILOMETRO — Réis
1906	2.655	912$320	0,055	19	0,017	6
1907	2.561	840$305	0,055	18	0,012	4
1908	2.053	699.127	0,042	14	0,009	3

V. — Consumo de carvão por locomotiva-kilometro, nos diversos trêchos da Estrada e pelas diferentes categorias de trens:

DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO	1.ª SEÇÃO	2.ª SEÇÃO	3.ª SEÇÃO	4.ª SEÇÃO	5.ª SEÇÃO	6.ª SEÇÃO	RAMAL DE SANTA CRUZ	RAMAL DE S. PAULO	RAMAL DE PORTO NOVO	RAMAL DE PARACAMBY
Trens :										
Suburbios . .	19,541	—	—	—	—	—	—	11,039	—	—
Viajantes. . .	13,386	13,141	8,398	9,078	10,181	10,626	13,634	10,326	9,506	—
Mixtos . . .	20,973	32,082	13,390	17,913	20,457	—	21.248	13.303	13,798	15,365
Cargas . . .	22,940	31,674	15,947	17,718	20.165	24,811	18.680	13,276	8,614	—
Lastro. . . .	12,052	10,015	12,961	10,039	5,212	—	12,421	10,140	16,916	—

	6.ª SEÇÃO BITÓLA DE 1m,00	RAMAL DE OURO PRETO	RAMAL DE S. BARBARA	RAMAL DE B. HORIZONTE	LINHA DO NÓRTE	LINHA AUXILIAR 1.ª SEÇÃO	LINHA AUXILIAR 2.ª SEÇÃO	RAMAIS DE B. MANSA — RAMAL DE ANGRA	RAMAIS DE B. MANSA — RAMAL DE LAVRAS
Trens:									
Suburbios . .	—	—	—	—	6,822	11,273	—	—	—
Viajonte. . .	7,008	6,563	—	7,620	7,378	10,458	9,799	9,138	9,122
Mixtos . . .	9,435	14,812	9.351	8.081	11,588	10,319	11,912	9.136	9,258
Cargas . . .	11.780	10,508	—	10,671	11,594	11,428	13,324	8,166	8,203
Lastro . . .	3.746	7,511	2.104	—	2.895	0,197	9,977	7.569	7,682

VI.— Consumo total e kilometrico de combustivel, lubrificantes e estôpa no anno de 1908:

a) — Bitóla de 1m,60

	SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMOS TOTAIS — COMBUSTIVEIS — Carvão — Kilg.	CONSUMOS TOTAIS — COMBUSTIVEIS — Lenha — m.³	CONSUMOS TOTAIS — LUBRIFICANTES — Graxa — Kilg.	CONSUMOS TOTAIS — LUBRIFICANTES — Oleo — Lit.	CONSUMOS TOTAIS — LUBRIFICANTES — Estopa — Kilg.	CONSUMOS KILOMETRICOS — COMBUSTIVEIS — Carvão — Kilg.	CONSUMOS KILOMETRICOS — COMBUSTIVEIS — Lenha — m³.	CONSUMOS KILOMETRICOS — LUBRIFICANTES — Graxa — Kilg.	CONSUMOS KILOMETRICOS — LUBRIFICANTES — Oleo — Lit.	CONSUMOS KILOMETRICOS — LUBRIFICANTES — Estopa — Kilg.
VIAJANTES	Suburbios — 1ª Secção	1.158.708	22.642.363	—	—	116.649	2.329	19,541	—	—	0,100	0,002
	» — S. Paulo.	34.240	377.985	—	—	1.357	209	11,039	—	—	0,040	0,006
	1.ª Seção	674.563	9.029.836	—	—	43.071	8.763	13,386	—	—	0,064	0,006
	2.ª »	263.670	3.474.869	—	—	18.639	2.186	13,141	—	—	0,068	0,008
	3.ª »	339.887	2.854.294	—	—	15.285	1.854	8,398	—	—	0,045	0,005
	4.ª »	249.391	2.264.030	—	—	11.946	1.666	9,078	—	—	0,048	0,006
	5.ª »	452.037	4.602.505	48,2	—	21.638	2.973	10,181	0,0001	—	0,047	0,006
	6.ª »	81.315	864.074	1,8	—	3.892	517	19,626	0,0001	—	0,048	0,006
	Ramal de S. Paulo.	943.705	9.744.271	—	—	42.113	5.082	10,326	—	—	0,045	0,005
	» » Porto Novo	51.562	480.136	—	—	2.467	337	9,506	—	—	0,048	0,006
	» » Santa Cruz.	264.855	3.611.063	—	—	15.461	616	13,634	—	—	0,058	0,002
MIXTOS	1.ª Seção.	78.190	1.649.937	—	—	6.515	814	20,973	—	—	0,083	0,010
	2.ª »	43.169	1.284.958	—	—	4.078	365	23,082	—	—	0,094	0,008
	3.ª »	144.782	1.938.664	—	—	8.181	984	13,390	—	—	0,057	0,006
	4.ª »	130.582	2.339.235	5,5	—	9.438	898	17,913	0,0004	—	0,072	0,006
	5.ª »	216 167	4.322.769	119,7	—	14.493	1.489	20,455	0,0005	—	0,067	0,006
	Ramal de Paracamby	26.352	404.016	—	—	2.138	146	15,365	—	—	0,081	0,005
	» » S. Paulo	554.854	7.381.529	—	—	27.999	2.870	13,303	—	—	0,050	0,005
	» » Porto Novo	102.480	1.414.102	—	—	5.842	727	13,798	—	—	0,057	0,007
	» » Santa Cruz	26.208	556.887	—	—	2.156	291	21,248	—	—	0,082	0,011
CARGAS	1.ª Seção.	450.162	10.328.832	—	—	37.347	4.698	22,940	—	—	0,083	0,010
	2.ª »	274.778	8.703.328	—	—	25.482	2.289	31,674	—	—	0,092	0,008
	3.ª »	211.678	3.375.481	—	—	13.694	1.615	15,947	—	—	0,064	0,007
	4.ª »	218.917	3.869.520	—	—	15.768	1.469	17,748	—	—	0,072	0,006
	5.ª »	595.389	12.006.466	256,8	—	40.234	4.056	20,165	0,0004	—	0,067	0,007
	6.ª »	22.435	556.670	1,0	—	1.655	225	24,811	—	—	0,074	0,000
	Ramal de S. Paulo.	599.107	7.953.888	—	—	30.302	3.053	13,276	—	—	0,050	0,005
	» » Porto Novo	280	2.412	—	—	10	2	8,614	—	—	0,036	0,007
	» » Santa Cruz	101.240	1.891.231	—	—	7.050	1.031	18,680	—	—	0,069	0,010
LASTROS	1.ª Seção.	46.938	566.163	—	—	3.236	270	12,052	—	—	0,069	0,005
	2.ª »	28.758	288.029	—	—	861	116	10,015	—	—	0,029	0,004
	3.ª »	28.195	364.450	—	—	948	147	12.961	—	—	0,034	0,005
	4.ª »	38.015	381.658	13.0	—	1.428	169	10,039	0,0003	—	0,039	0,004
	5.ª »	68.651	357.870	23,0	—	1.298	201	5,212	0,0003	—	0,019	0,002
	Ramal de S. Paulo	115.400	1.169.870	—	—	3.839	604	10,140	—	—	0,033	0,005
	» » Porto Novo	13.079	221.264	—	—	552	83	16,916	—	—	0,042	0,006
	» » Santa Cruz	2.887	35.363	—	—	215	18	13,421	—	—	0,075	0,006
	Manóbras	607.234	8.776.498	1290,0	—	34.878	3.862	14,452	0,002	—	0,057	0,005
	Totais em 1908	9.259.790	142.187.348	1759,0	—	591 155	53.524	15,356	0,0002	—	0,064	0,006
	» » 1907	8.400.155	128.869.397	411,00	—	561.861	51.290	15,341	—	—	0,066	0,006
	Diferenças para mais	858.865	13.317.951	1348,0	—	29.294	2.234	0,015	0,0002	—	—	—
	» » menos.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,002	—

b) — Bitóla de 1m,00 (Lafayette)

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMOS TOTAIS					CONSUMOS KILOMETRICOS				
			COMBUSTIVEIS		LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEIS		LUBRIFICANTES		
			Carvão — Kilog.	Lenha — M.³	Graxa — Kilog.	Oleo — Lit.	Estopa — Kilog.	Carvão — Kilog.	Lenha — M.³	Graxa — Kilog.	Oleo — Litr.	Estopa — Kilog.
Viajante e expeciaes	6ª seção	337.903	2.718.612	2,671	—	11.559	1.771	7.008	0,006	—	0,029	0,004
	Ramal de Ouro Preto	6.298	40.738	9	—	204	20	6.563	0,001	—	0,032	0,003
	Ramal de Bello Horizonte	25.211	192 108	51	—	721	141	7.620	0,002	—	0,028	0,005
Mixtos	6ª seção	530.819	5.006.967	7,178	—	18.512	3.178	9.435	0,013	—	0,034	0,005
	Ramal de Ouro Preto	62.792	920.106	23	—	2.359	484	14.812	—	—	0,037	0,007
	Ramal de Santa Barbara	11.055	103.379	173	—	379	97	9.351	0,015	—	0,034	0,008
	Ramal de Bello Horizonte	37.332	201.693	528	—	1 325	275	8.081	0,014	—	0,035	0,007
Cargas e especiais	6ª seção	234.503	2.752.020	2.092	—	8.137	1.763	11.780	0,008	—	0,034	0,007
	Ramal de Ouro Preto	1.040	10.929	5	—	54	6	10.508	0,004	—	0,051	0,005
	Ramal de Bello Horizonte	459	4.898	3	—	15	6	10.671	0,004	—	0,032	0,013
Lastro	6 seção	178.642	609.299	7	—	6.231	794	3.746	0,01[illegible]	—	0,034	0,004
	Ramal de Ouro Preto	35.207	265.619	125	—	1 562	221	7.544	0,003	—	0,044	0,006
	Ramal de Santa Barbara	10.050	21 150	—	—	272	42	2.104	—	—	0,027	0,004
Manobras		44.812	424.397	34	—	1.734	269	9.470	—	—	0,003	0,006
Totais em 1908		1.566.123	13.442 516	15.338,00	—	53.094	9.067	8.584	0,009	—	0,033	0.005
» » 1907		1.433.362	13.046.297	9.439,50	961	62.935	9.797	9.101	0,007	—	0,043	0,006
Diferenças...	para mais	132.761	396 219	5.898,50	—	—	—	—	0,002	—	—	—
	» menos	—	—	—	961	9.931	730	0.517	—	—	0,010	0,001

c) — Bitóla de 1m,00 (Norte)

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMOS TOTAIS				CONSUMOS KILOMETRICOS			
		COMBUSTIVEL CARVÃO — kilog.	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL CARVÃO — kilog.	LUBRIFICANTES		
			Graxa — kilog.	Oleo — Litro	Estopa — kilog.		Graxa — kilog.	Oleo — Litro	Estopa — kilog.
Suburbios	24.320	165.930	—	775	161	6,822	—	0,031	0,006
Viajantes	29.214	215.518	—	1.081	221	7,378	—	0,037	0,007
Mixtos	61.307	710.476	—	3.031	471	11,588	—	0,049	0,007
Cargas	53.099	615.682	—	2.649	431	11,594	—	0,049	0,008
Lastro	35.231	102.007	—	943	298	2,895	—	0,026	0,008
Manobras	16.118	161.522	—	687	214	10,021	—	0,042	0,013
Totais em 1908	229.289	1.971.165	—	9.166	1.796	8,988	—	0,041	0,008
» » 1907	717.767	6.097.579	170	32.774	5.614	8,495	—	0,045	0,007
Diferenças para.. mais	—	—	—	—	—	0,493	—	—	0,001
Diferenças para.. menos	498.478	4.126.414	170	23.608	3.818	—	—	0,004	—

d) — Bitóla de 1m,00 (Linha auxiliar)

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMOS TOTAIS				CONSUMOS KILOMETRICOS			
		COMBUSTIVEL CARVÃO — Kilog.	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL CARVÃO — Kilog.	LUBRIFICANTES		
			Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.		Graxa — Kilog.	Oleo — Litro	Estopa — Kilog.
Suburbios	101.472	1.143.936	—	3.360	527	11,273	—	0,033	0,005
Viajantes e especiais. 1.ª Seção	1.902	19.893	—	73	15	10,458	—	0,038	0,007
Viajantes e especiais. 2.ª »	674	6.605	—	23	5	9,799	—	0,034	0,007
Mixtos 1.ª »	140.544	1.550.295	—	5.628	937	10,319	—	0,039	0,006
Mixtos 2.ª »	107.532	1.280.967	—	4.889	778	11,912	—	0,044	0,007
Cargas e especiais. 1.ª »	8.455	96.625	—	377	81	11,428	—	0,044	0,009
Cargas e especiais. 2.ª »	6.484	86.304	—	300	68	13,324	—	0,046	0,010
Lastro 1.ª «	29.316	269.627	—	751	115	9,197	—	0,025	0,003
Lastro 2.ª »	28.425	301.435	—	783	122	10,720	—	0,027	0,004
Manobras	12.202	121.738	—	691	117	9,977	—	0,056	0,009
Totais de 1908	437.006	4.880.515	—	16.818	2.765	11,168	—	0,038	0,006
Totais de 1907	312.441	2 980.300	429	13.109	2.071	9,538	0,001	0,041	0,006
Diferenças para mais	124.565	1.900.215	—	3.709	694	1,630	—	—	—
Diferenças para menos	—	—	429	—	—	—	0,001	0,003	—

e) — Bitóla de 1^{m},00 (Ramais de Barra Mansa)

SERVIÇOS		KILOMETROS PERCORRIDOS	CONSUMO TOTAL				CONSUMO KILOMETRICO			
			COMBUSTIVEL CARVÃO — Kilog.	LUBRIFICANTES			COMBUSTIVEL CARVÃO — Kilog.	LUBRIFICANTES		
				Graxa — Kilo	Oleo — Litro	Estopa — Kilo		Graxa — Kilo	Oleo — Litro	Estopa — Kilo
Ramal de Angra..	Viajantes. .	94	859	—	4	1	9,138	—	0,042	0,010
	Mixtos. . .	13.997	127.889	—	456	142	9,136	—	0,032	0,010
	Cargas. . .	30	245	—	1	—	8,166	—	0,033	—
	Lastros. . .	9.120	68.758	—	313	93	7,539	—	0,036	0,010
Ramal de Lavras..	Viajantes. .	90	821	—	4	1	9,122	—	0,044	0,011
	Mixtos. . .	14.328	132.582	—	471	142	9,253		0,032	0,009
	Cargas. . .	48	394	—	2	1	8,208	—	0,041	0,020
	Lastros. . .	10.197	77.324	—	332	90	7,682	—	0,032	0,008
Totais de..	1908. . . .	47.904	409.872	—	1.583	470	8,556	—	0,033	0,009
	1907. . . .	45.874	453.685	82	1.894	585	9,889	0,001	0,041	0,012
Diferenças para...	mais. . . .	2.030	—	—	—	—	—	—	—	—
	menos. . . .	—	43.813	82	311	115	1,333	0,001	0,008	0,003

IV — Despeza de condução de trens

e m anotar

As despezas de condução de trens, tanto em serviço do trafego como de lastro, compreendendo a lubrificação dos carros, eventuais e manobras, importaram, durante o ano de 1908, em :

a) em serviço do trafego :

Linha de 1^{m},60	5.948:296$657	
» » 1^{m},00 Lafayette	687:235$205	
» » 1^{m},60 Norte	125:861$832	
» » 1^{m},00 Linha auxiliar	165:541$135	
» » 1^{m},00 Barra Mansa	16:602$865	
Manobras de 1^{m},60 e 1^{m},00	405:797$166	7.349:340$860

b) em serviço do lastro :

Linha de 1m,60	89:522$980	
» » 1m,00 Lafayette	36:231$788	
» » 1m,00 Norte	3:050$908	
» » 1m,00 Linha auxiliar	15:267$794	
» » 1m,00 Barra Mansa	4:047$780	148:121$250
		7.497:462$110

Os seguintes quadros mostram as despezas acima, tanto em material, como em pessoal, referentes a locomotiva-kilometro, e sua comparação com as do ano de 1907 :

a) — Serviço do trafego

ANOS	NUMEROS		DESPEZAS								
			PESSOAL			MATERIAL			PESSOAL E MATERIAL		
	DE LOCOMOTIVAS-KILOMETRO	DE VEICULOS-KILOMETRO	TOTAIS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	POR VEICULO-KILOMETRO	TOTAIS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	POR VEICULO-KILOMETRO	TOTAIS	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	POR VEICULO-KILOMETRO
Linha de 1,60m:											
1908	8.709.783	129.164.202	2.213:286$131	266,3	17,1	3.735:010$526	449,4	28,9	5.948:296$657	715,7	46,0
1907	7.457.705	126.503.469	1.880:083$108	252,0	14,8	3.792:428$233	508,5	29,9	5.672:511$341	760,5	44,7
Diferenças:											
mais	852.078	2.660.833	333:203$023	14,3	2,3	. . . . .	59,1	. .	275:785$316	. .	1,3
menos. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. .	. .	57:417$707	. .	1,0	. . . . .	44,8	. .
Linha de 1,00m (Lafayette):											
1908	1.297.412	14.398.596	296:627$768	228,6	20,6	390:607$437	301,0	27,1	687:235$205	529,6	47,7
1907	1.192.314	12.857.963	297:623$878	249,6	23,1	419:377$418	351,7	32,6	717:001$296	601,3	55,7
Diferenças:											
mais	105.098	1.540.633	. . . . .	. .	. .	. . . . .	50,7	. .	. . . . .	. .	. .
menos. . . .	. . . .	. . . . .	996$410	20,0	2,5	28:769$981	. .	5,5	29:766$091	71,7	8,0
Linha de 1,00m (Norte):											
1908	167.940	3.043.997	68:914$011	240,3	22,6	56:947$821	339,0	18,6	135:861$832	749,3	41,2
1907	565.110	7.484.195	162:307$740	287,2	21,6	187:868$426	332,4	25,1	350:176 166	619,6	46,7
Diferenças:											
mais	. . . . .	. . . . .	. . . . .	127,1	1,0	. . . . .	6,6	. .	. . . . .	129,7	. .
menos. . . .	397.170	4.440 198	93:393 729	. .	. .	130:920$605	. .	6,5	224.314$334	. .	5,5
Linha de 1,00m (L. Auxiliar).											
1908	367.063	3.131.395	49:941$427	136,0	15,9	115:599$708	314,9	36,9	165:541$135	450,9	52,8
1907	228.834	1.687.742	35:236$386	153,9	20,8	71:731$237	313,4	42,5	106:967$623	467,3	63,3
Diferenças:											
mais	138.229	1.443.653	14:705$041	. .	. .	43:868$471	1,5	. .	58:573$512	. .	10,5
menos. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	17,9	4,9	. . . . .	. .	5,6	. . . . .	16,4	. .
Linha de 1,00m (Barra Mansa).											
1908	28.586	210.772	9:305$607	325,5	44,1	7:303$258	255,4	34,6	16:608$865	580,9	78,7
1907	29.919	201.992	10:081$426	333,9	49,9	9:892$063	330,6	48,9	19:973 989	667,5	98,8
Diferenças:											
mais	. . . .	8.780	. . . . .	. .	. .	. . . . .	. .	. .	. . . . .	. .	. .
menos . . .	1.333	. . . .	776$819	11,4	5,8	2:588$805	75,2	13,3	3:365$124	86,6	19,1

b) Serviço de manobras por conta do trafego

(Bitolas de 1m,60 e 1m,00)

ANOS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS-KILOMETRO	DESPEZAS	
		Totais	Locomotiva-kilometro
1908	680.416	405:797$166	596,3
1907	741.379	453:825$621	612,0
Diferenças para menos	60.963	48:028$455	15,7

c) Serviço do lastro

ANOS	NUMERO DE LOCOMOTIVAS-KILOMETRO	DESPEZAS	
		Totais	Locomotiva-kilometro
Linha de 1m,60:			
1908	341.983	89:122$980	261,7
1907	357.206	135:013$324	377,9
Diferenças para menos	15.223	45:890$344	116,2
Diferenças » mais	—	—	—
Linha de 1m,00 (Lafayette):			
1908	223.899	36:231$788	161,8
1907	176.979	37:092$182	209,2
Diferenças para mais	46.920	—	—
Diferenças » menos	—	860$394	47,4
Linha de 1m,00 (Norte):			
1908	35.231	3:050$908	86,5
1907	79.907	9:299$909	116,3
Diferenças para menos	44.676	6:249$001	29,8
Diferenças » mais	—	—	—
Linha de 1m,00 (Linha Auxiliar):			
1908	57.741	15:267$794	265,6
1907	64.321	20:022$161	311,2
Diferenças para menos	6.580	4:754$367	45,6
Diferenças » mais	—	—	—
Linha de 1m,00 (Barra-Mansa):			
1908	19.318	4:047$780	216,1
1907	15.955	4:895$155	306,8
Diferenças para mais	3.363	—	—
Diferenças » menos	—	347$388	60,7

NOTA — A despeza total consignada refere-se só a material, por ser o pessoal pago pela 5ª divizão (Linha e edificios).

d) — Lubrificação de veículos

ANOS	DESPEZAS						
	NUMEROS DE VEICULOS-KILOMETRO	PESSOAL		MATERIAL		PESSOAL E MATERIAL	
		Totais	Veiculos-kilometro	Totais	Veiculos-kilometro	Totais	Veiculos-kilometro
Linha de 1m,60:							
1908.	129.164.302	201:674$750	1,5	116:203$137	0,8	317:877$887	2,3
1907.	126.503.469	196:017$725	1,5	115:704$330	0,9	311:722$055	2,4
Diferenças { para mais .	2.660.833	5:657$025	—	498$807	—	6:155$832	—
» menos.	—	—	—	—	0,1	—	0,1
Linha de 1m,00 (Lafayotte):							
1908.	14.398 596	24:271$000	1,6	13:780$014	0,9	38:051$014	2,5
1907.	12.857.963	27:300$500	2,1	16:129$945	1,2	43:429$945	3,3
Diferenças { para mais .	1.440.633	—	—	—	—	—	—
» menos.	—	3:029$500	0,5	2:349$031	0,3	5:378$931	0,8
Linha de 1m,00 (Norte):							
1908.	3.043.997	6:461$000	2,1	3:910$021	1,2	10:371$021	3,3
1907.	7.484.195	18:542$125	2,4	4:720$774	0,6	23:262$899	3,0
Diferenças { para mais. .	—	—	—	—	0,6	—	0,3
» menos	4.440.198	2:081$125	0,3	810$753	—	12:891$878	—
Linha de 1m,00 (Linha Auxiliar):							
1908.	3.131.935	1:270$500	0,4	2:752$243	0,9	4:022$743	9,1
1907.	1.687.742	1:547$000	0,9	1:733$878	1,0	3:280$878	1,9
Diferenças { para mais .	1.443.653	—	—	1.018$365	—	741$865	7,2
» menos.	—	276$500	0,5	—	0,1	—	—
Linha de 1m,00 (Barra-Mansa):							
1908.	210.772	1:015$000	4,8	214$671	1,0	1:229$671	5,8
1907.	201.992	1:165$500	5,7	117$923	0,5	1:283$423	6,2
Diferenças { para mais.	8.780	—	0,9	96$748	—	—	—
» menos.	—	150$500	—	—	0,5	53$752	0,4

e) — Discriminação das despezas feitas com o serviço de condução de trens, no ano de 1908:

DEZIGNAÇÃO		PESSOAL	MATERIAL								TOTAIS GERAIS
			CARVÃO	LENHA	AGUA	GRAXA	OLEO	ESTOPA	DIVERSOS	TOTAIS	
C. M. LOCOMOTIVAS. 1m,60	Trens de suburbios	235:902$500	570:474$412	—	—	—	22:979$853	1:373$484	1:708$218	596:535$967	832:528$467
	» do interior	1.533:927$997	2.704:671$828	1:512$000	4:231$158	—	119:461$164	28:222$187	81:658$010	2.941:830$287	4.475:758$284
	» de lastro	—	84:884$987	126$000	—	—	3:121$179	5:[illegible]$926	0:[illegible]$88	89:522$980	89:522$980
	Manobras	132:607$475	221:239$559	4:518$500	—	—	9:033$414	2:056$522	1:545$190	238:393$195	371:000$670
1m,00 Lafayette	Trens do interior	272:350$768	303:908$376	14:562$000	1:638$412	—	11:270$995	4:721$833	10:731$377	376:827$423	647:184$191
	» de lastro	—	24:217$725	9:002$000	—	—	2:100$843	64[illegible]$503	2:568$717	36:231$788	36:231$788
	Manóbras	9:357$500	10:747$458	119$000	—	—	470$112	16[illegible]$196	186$337	11:666$103	21:023$603
1m,00 Norte	Trens de suburbios	7:847$500	9:523$332	—	—	—	267$329	1[illegible]$519	608$268	9:971$448	17:821$948
	» do interior	54:6[illegible]5$511	34:26[illegible]$834	—	2:32[illegible]$303	—	1:543$506	691$011	4:2[illegible]$708	43:063$352	97:668$863
	» de lastro	—	2:570$764	—	—	—	226$823	190$646	62$675	3:050$908	3:050$908
	Manóbras	2:710$470	4:131$237	—	—	—	16[illegible]$304	137$282	40$951	4:478$774	7:198$244
1m,00 L. Auxiliar	Trens do interior	48:670$027	105:432$[illegible]	—	354$254	—	3:817$264	1:474$021	1:709$292	112:847$165	161:518$392
	» de lastro	—	14:550$258	—	—	—	401$084	144$7[illegible]	171$663	15:267$794	15:267$794
	Manóbras	3:217$600	2:079$421	—	—	—	18[illegible]$410	71[illegible]46	23$472	3:357$049	6:574$649
1m,00 B. Mansa	Trens do interior	8:290$607	6:620$991	—	—	—	234$475	176$372	56[illegible]46	7:088$587	15:379$194
	» do lastro	—	3:727$137	—	—	—	175$859	11[illegible]$421	32$363	4:047$780	4:047$780
Totais		2.309:503$855	4.101:047 965	59:839$500	8:550$157	—	175:136$014	41:355$368	104:954$895	4.494:183$[illegible]0	6.803:777$755
Com carros de viajantes, mixtos e cargas		234:602$250	—	—	—	7:334$170	102:744$432	25:3[illegible]$219	1:403$935	133:860$086	371:552$336
Totais em 1908		2.544:2[illegible]$105	4.104:047$965	59:839 500	8:550$157	7:334$170	278:180$416	66:70[illegible]$347	106:358$830	4.631:043$086	7.175:330$091
» » 1907		2.503:342$513	4.514:518$227	34:476$750	10:[illegible]$980	23:[illegible]$186	235:550$068	68:127$[illegible]	104:760$306	4.995:703$404	7.504:135$917
Diferenças	para mais	35:913$592	—	25:362$750	—	—	41:630$378	—	—	1[illegible]$524	—
	» menos	—	410:470$234	—	1:558$823	19:586$746	—	1:[illegible]$70	—	364:749$418	328:805$826
Por locomotiva-kilometro	1908	$219	—	—	—	—	—	—	—	$400	$619
	1907	$229	—	—	—	—	—	—	—	$457	$686
Diferenças	para mais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» menos	$010	—	—	—	—	—	—	—	$057	$067

OBSERVAÇÕES

DEZIGNAÇÃO			PESSOAL	MATERIAL	TOTAIS
Locomotiva só.	Totais	1908	2.309:503$855	4.498:727$182	6.808:321$037
		1907	2.263:770$163	4.857:386$554	7.121:156$717
	Diferenças	para mais	45:823$692	.....	.....
		» »	.....	358:659$372	312:835$680
	Custo kilometrico	1908	$199	$398	.....
		1907	$207	$415	.....
	Diferenças para menos		$008	$057	.....

3.º — Oficinas e Depozitos:

I. — Reparações de locomotivas

a) — Locomotivas da bitóla de 1m,60

TIPOS	OFICINAS DO ENJENHO DE DENTRO						
	NUMEROS DE REPARAÇÕES	GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Viajantes	95	260:320$780	181:045$331	9:181$237	15:748$767	8:612$107	8:190$372
Cargas	63	149:211$136	68:018$616	20:800$423	7:200$995	7:404$724	7:767$239
Mixtos	37	149:304$523	87:707$032	9:333$029	5:029$312	5:593$748	4:950$541
Manóbras	3	14:881$777	4:228$023	—	—	85$190	219$920
Totais	198	573:754$216	340:999$052	39:314:$689	27:979$074	21:765$769	21:128$072

	DEPOZITOS						
	NUMERO DE REPARAÇÕES	GRANDES		MEDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Viajantes	138	163:227$223	93:615$986	110:272$648	83:894$574	20:356$336	28:992$416
Cargas	53	55:166$207	11:196$716	101:872$899	41:668$343	14:545$244	18:662$129
Mixtos	56	58:653$152	9:473$656	30:476$225	24:308$632	5:965$077	8:972$146
Manóbras	4	—	—	—	—	1:946$743	343$802
Totais	251	277:046$582	114:186$358	242:621$772	149:871$549	42:813$400	56:972$493

b) — Locomotivas da bitóla de 1m,00 *(Lafayette)*

TIPOS	OFICINAS DO ENJENHO DE DENTRO			OFICINAS DO DEPOZITO						
	NUMEROS DE REPARAÇÕES	PEQUENAS		NUMEROS DE REPARAÇÕES	GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Viajantes	—	—	—	64	34:858$285	12:805$479	9:726$863	15:297$080	13:221$615	10:595$607
Cargas	—	—	—	46	23:011$110	10:549$663	3:828$139	2:760$170	12:496$627	6:359$566
Mixtos	—	—	—	4	—	—	—	—	947$170	519$094
Manobras	—	—	—	9	—	—	1:180$642	—	1:595$408	708$973
Especiais (serviço da construção)	—	—	—	8	—	—	9:529$343	4:157$450	751$913	1:595$030
Totais	—	—	—	131	57:869$395	23:355$142	24:264$987	22:214$700	29:012$733	19:778$270

c) — Locomotivas da bitóla de 1^{m},00 (Norte)

TIPOS	NUMEROS DE REPARAÇÕES	OFICINAS DO DEPOZITO					
		GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Viajantes	13	—	—	8.025.467	—	3.872.327	2.998.018
Cargas	15	5.820.710	3.579.282	1.118.180	2.433.824	5.318.723	2.465.182
Mixtos	1	—	—	—	1.962.860	34.075	32.161
Manobras	2	3.067.446	—	—	—	—	—
Totais	31	8.888.156	3.579.282	4.143.647	4.395.693	9.225.125	5.495.361

d) — Locomotivas da bitóla de 1^{m},00 (Linha Auxiliar)

TIPOS	NUMEROS DE REPARAÇÕES	OFICINAS DO ENJENHO DE DENTRO					
		GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Viajantes	1	—	—	—	—	132.634	—
Cargas	2	—	—	—	—	8.355	541.190
Mixtos	2	—	—	1.296.167	—	316.290	553.266
Manobras	4	—	—	—	—	1.496.683	290.158
Totais	9	—	—	1.296.167	—	1.953.962	1.384.614

e) — Locomotivas da bitóla de 1^{m},00 (Linha Auxiliar)

TIPOS	NUMEROS DE REPARAÇÕES	OFICINAS DO DEPOZITO					
		GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Viajantes	20	—	—	3.482.780	—	5.018.796	5.109.128
Cargas	18	3.463.620	2.857.334	5.227.982	4.229.526	2.277.470	2.653.950
Mixtos	11	—	—	3.156.574	2.417.546	2.517.208	2.369.532
Manobras	3	—	—	—	—	68.660	53.653
Totais	52	3.463.620	2.857.334	11.687.336	6.647.072	9.881.834	10.186.263

e) — Locomotivas da bitóla de 1,00 — (Barra-Nansa.)

TIPOS	NUMERO DE REPARAÇÕES	OFICINAS DO DEPOZITO					
		GRANDES		MÉDIAS		PEQUENAS	
		Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
Viajantes	10	3:898.777	—	3.392.465	1.853.579	5.331.128	2:435.880

As reparações constantes destes quadros importaram em 2.187:326$548 e foram feitas em 322 locomotivas. A média geral destas reparações por locomotiva foi em:

1908 . . . . . 6:792$939
1907 . . . . . 7:043$518

Comparadas as despezas realisadas em 1908, com reparações das locomotivas — no Enjenho de Dentro e nos diversos Depozitos da 4ª Divizão — com as importancias correspondentes em 1907, rezulta o seguinte:

		Pessoal	Material	Total
1908		1.371:905$760	815:420$788	2.187:326$548
1907		1.425:375$928	793:333$259	2.218:709$187
Diferenças em 1908	mais . .	—	22:087$529	—
	menos .	53:470$168	—	31:382$639

Quadro comparativo das despezas totais com reparações de locomotivas, das importancias de tais reparações por locomotiva, tendo percorrido mais de 100 kilometros, e das médias por locomotiva-kilometro, nos anos de 1904 á 1908:

ANOS	NUMEROS DE LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO	PERCURSOS KILOMETRICOS	IMPORTANCIAS DAS REPARAÇÕES	POR LOCOMOTIVA	POR KILOMETRO
1904	282	9.225.669	1.977:276$424	7:011$618	214,3
1905	281	9.631.284	1.869:049$349	6:651$417	194,0
1906	298	9.855.544	2.094:871$747	7:029$770	212,5
1907	309	10.909.629	2.218:709$187	7:147$926	203,3
1908	316	11.529.372	2.187:326$548	6:921$919	189,7

II. — Reparação de carros e vagões.

O numero de carros e vagões reparados nas Oficinas do Enjenho de Dentro, nos dois anos de 1907 e 1908, foi:

	1907	1908
carros de viajantes, correio, bagajens e condutor de trem	78	97
vagões de mercadorias e diversos . . .	1.259	1.274
	1.337	
Diferença para mais, em 1908	34	
Totais	1.371	1.371
Com a reparação de carros e vagões, nas Oficinas do Enjenho de Dentro, estações e diversos depozitos, despenderam-se, durante o ano de 1908	2.274:913$401	
tendo sido a despeza correspondente, em 1907, de.	2.219:623$961	
ou, mais, em 1908	55:289$440	

Comparando com as importancias de 1907 e discriminadas por pessoal e material, foram as seguintes as importancias das reparações de carros e vagões, nos dois anos:

	Pessoal	Material	Total
Em 1908	1.039:233$625	1.235:679$776	2.274:913$401
Em 1907	1.087:721$147	1.131:902$814	2.219:623$961
Mais em 1908.		103:776$962	55:289$440
Menos em 1908 . .	48:487$522	—	—

ou, separadamente:

a) — Oficinas do Enjenho de Dentro:

	Pessoal	Material	Total
Em 1908.	608:694$398	1.100:946$552	1.709:640$950
Em 1907.	661:713$659	987:186$338	1.648:899$997
Mais em 1908.		113:760$214	60:740$953
Menos em 1908 . . .	53:019$261		

b) — Depozitos e estações :

	Pessoal	Material	Total
Em 1908	430:539$227	134:733$224	565:272$451
Em 1907	426:007$488	144:716$476	570:723$964
Mais em 1908	4:531$739	—	—
Menos em 1908		9:983$252	5:451$513

Divididas as despezas de carros e vagões pelas especies de veículos, tem-se :

carros de viajantes, correio e bagajens . .	841:636$449
vagões de mercadorias e diversos. . . .	1.433:276$952
	2.273:913$401

As quótas das despezas com as reparações dos veículos, executadas nas oficinas do Enjenho de Dentro, em 1908, foram :

carros de viajantes, correio, condutor de trem e bagajens	607:416$463
vagões de mercadorias e diversos. . . .	1.102:224$487
	1.709:640$950

Essas quótas foram, respetivamente, superiores ás correspondentes de 1907 em :

carros de viajantes, correio, condutor de trem e bagajens	10:249$106
vagões de mercadorias e diversos. . . .	50:491$847
	60:740$953

As quótas das despezas, com as reparações de carros e vagões nas Oficinas do Enjenho de Dentro, subdividem-se—pelos veículos das linhas de $1^m,60$ e $1^m,00$ —do seguinte modo :

DEZIGNAÇÃO	BITÓLA DE 1,60 m	BITÓLA DE 1,00 m (LAFAYETTE)	BITÓLA DE 1,00 m (NÓRTE)	BITÓLA DE 1,00 m (L. AUXILIAR)	BITÓLA DE 1,00 m (BARRA MANSA)	TOTAIS
Carros de viajantes, correio, condutor de trem e bagajens . .	606:863$777	552$686	—	—	—	607:416$463
Vagões de mercadorias e diversos	1.101:810$087	414$400	—	—	—	1.102:224$487
	1.708:673$864	967$086	—	—	—	1.709:640$950

As quótas das despezas com as reparações de carros e vagões nos Depositos e Estações, distribuem-se do seguinte modo:

DEZIGNAÇÃO	BITÓLA DE 1,60 m	BITÓLA DE 1,00 m (LAFAYETTE)	BITÓLA DE 1,00 m (NÓBTE)	BITÓLA DE 1,00 m (L. AUXILIAR)	BITÓLA DE 1,00 m (BARRA MANSA)	TOTAIS
Carros de viajantes, correio, condutor de trem e bagajens . .	156:902$774	60:069$809	4:110$854	10:818$130	2:318$419	234:219$906
Vagões de mercadorias e diversos	158:736$714	140:422$426	10:897$144	16:934$700	4:061$481	331:052$465
	315:639$488	200:492$235	15:007$998	27:752$830	6:379$900	565:272$451

As médias, por veículo, das importancias das reparações executadas nas Oficinas do Enjenho de Dentro, foram, para carros e vagões da bitóla de 1m,60:

	Carros de viajantes, condutor de trem, correio e bagajens	Vagões de mercadorias e diversos
1907.	7:611$542	832$500
1908.	6:674$906	865$168
Diferenças para mais em 1908.	936$636	—
» » menos em 1908	—	32$668

Discriminação das despezas de reparações do material rodante no ano de 1908:

DEZIGNAÇÃO	DESPEZAS											
	BITÓLA DE 1m,60		BITÓLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITÓLA DE 1m,00 (NÓRTE)		BITÓLA DE 1m,00 (LINHA AUXILIAR)		BITÓLA DE 1m,00 (BARRA MANSA)		TOTAIS	
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL
1.º) — LOCOMOTIVAS												
Depozitos — Reparações diversas.	564:697$791	323:762$559	111:147$115	65:348$112	22:256$928	13:471$336	22:996$753	18:058$510	12:622$370	4:289$459	733:720$957	423:929$976
Oficinas gerais » » .	634:824$674	390:106$198	—	—	—	—	3:350$129	1:384$614	—	—	638:184$803	391:490$812
2.º) — CARROS DE VIAJANTES, BAGAJENS E CORREIO												
Depozitos — Reparações diversas.	140:834$898	16:067$878	23:867$631	36:302$178	2:031$925	2:078$929	6:725$690	4:092$440	1:854$073	464$346	175:314$217	58:905$769
Oficinas gerais » » .	267:974$473	333:889$304	176$193	376$493	—	—	—	—	—	—	268:150$666	309:265$797
3.º) — VAGÕES DE CARGAS												
Depozitos — Reparações diversas.	75:788$693	469$959	9:667$299	21:576$465	779$500	1:007$005	3:630$160	4:227$892	963$236	200$717	90:848$938	27:572$038
Oficinas gerais » » .	160:934$034	442:701$678	—	206$700	—	—	—	—	—	—	160:934$034	442:908$378
4.º) — VAGÕES DIVERSOS												
Depozitos — Reparações diversas.	81:443$338	1:034$734	66:424$928	43:181$037	7:979$884	593$482	6:794$594	2:282$054	1:733$338	1:161$190	164:376$072	48:255$417
Oficinas gerais » » .	179:609$698	313:564$677	—	206$700	—	—	—	—	—	—	179:609$698	318:772$377
Totais	2.106:117$589	1.830:596$985	211:283$166	167:098$655	33:088$287	17:240$702	43:497$326	30:645$510	17:173$017	5:118$712	2.411:139$385	2.051:100$554

Melhoramentos nas oficinas gerais e nos depozitos

Foram introduzidos diversos melhoramentos nas Oficinas do Engenho de Dentro e nos Depozitos de S. Diogo, da Barra, de Entre-Rios e do Norte; sobresaindo os seguintes :

— dous aparelhos para verificação do equilibramento de eixos montados de carros;

— uma maquina de esmeril para facear brocas, espirais, mechas, ferramentas, etc., com motôr eletrico;

— dezeseis balanças portateis, completas, para pezar locomotivas, com os respetivos pezos da força de 10 T;

— duas fontes luminozas, sistema *Egelman*, tendo cada uma lampada de arco de 30 amperes, com refletor parabolico e um pequeno motôr para 220 volts, de corrente continua, para mecanismo de mudança de vidros de côr;

— uma maquina *Improved Double* e tres martelos a vapôr do pezo de tres cwts;

— um jirador no Depozito do Norte, de 20^{m} de diametro, movido por motôr de 12/2 H. P. 220 volts, corrente continua;

— dous guindastes munidos de caçambas, para levantar de uma só vez duas toneladas, movidos a vapor, para o serviço de carvão; e

— varias maquinas-ferramentas, como maquinas de furar, tórnos, maquinas de aplainar, etc.

As maquinas-ferramentas das Oficinas e dos Depozitos acham-se, em geral, em bom estado.

Fundição de ferro e bronze

Fundiram-se, em ferro, 38.843 peças, pezando 463.647 kilogramas, que importaram em 157:683$435, sendo esta importancia superior em 5:869$837 á correspondente em 1907; tendo sido o pezo inferior ao desse ano, em 13.948 kilogramas.

O preço médio, foi de 340 réis, em 1908, contra 317, em 1907.

Em bronze fundiram-se 15.886 peças, pezando 55.034 kilogramas, na importancia de 129:903$309, havendo um excesso sobre o preço de 1907, de 2:318$152 e de 2.411 kilogs., para menos, sobre o pezo.

O preço médio foi de 2.360 réis por kilogs. ou mais 140 do que em 1907.

4.º — Despezas

I. — Recapitulação das despezas feitas, pela 4.ª Divisão, por conta do custeio

O total do custeio — compreendidas reparações e reconstruções do material rodante e condução de trens em serviço do trafego — importou :

em 1908	11.689:314$965
» 1907	11.537:573$001
mais em 1908 . . .	115:776$964

As despezas de 1908 decompõem-se do seguinte modo:

reparações de locomotivas	2.187:326$548
» » carros e vagões . . .	2.274:913$401
condução de trens (excluindo manobras e lastro)	6.943:543$694
despezas gerais e de escritorio	283:531$322
	11.689:314$965

Estas despezas, comparadas com as correspondentes do ano de 1907, dão as seguintes diferenças:

	1908	
	Para mais	Para menos
Reparações de locomotivas	—	31:382$639
» » carros e vagões	55:289$440	—
Condução de trens.	76:913$279	—
Despezas gerais e de escritorio	14:957$884	—
	147:160$603	31:382$639
Total, para mais, em 1908	115:777$964	

II.—Despeza da 4ª divizão por conta do capital

As despezas, por conta de capital, elevaram-se á 1.816:701$544, assim discriminadas:

material rodante	1.909:518$132
aumento das Oficinas do E. de Dentro e dos Depozitos	483:298$078
	2.392:816$210
deduzido o valor do material rodante que deu baixa	576:114$666
total	1.816:701$544

III.—Fornecimentos á diversos

A importancia da despeza total com o fornecimento á diversos, em 1 908 consta do seguinte quadro:

á diversas divizões da Estrada. . . .	685:347$997
ao Palacio Prezidencial.	24:917$816
ao Ministerio da Justiça	1:386$490
» » » Guerra	13:040$009
á particulares	868$835
» Companhia Edificadora	151$175
» » Light and Power. . . .	97$650
» Societé Anonyme Manganes Ouro Preto.	596$750
Indenizações.	1:591$512
	727:998$234

Demonstração geral de todas as despezas do ano de 1908:

DEZIGNAÇÃO	BITÓLA DE 1m,60		BITÓLA DE 1m,00 (LAFAYETTE)		BITÓLA DE 1m,00 (NORTE)		BITÓLA DE 1m,00 (L. AUXILIAR)		BITÓLA DE 1m,00 (BARRA MANSA)		TOTAIS GERAIS
	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	PESSOAL	MATERIAL	
Conta do custeio concernente á 4.ª divisão:											
Administração e escritorio	267:268$561	16:262$761	—	—	—	—	—	—	—	—	283:531$322
Locomotivas—Diversas roparações . .	1.197:316$428	711:236$598	111:147$115	65:348$112	22:256$928	13:471$336	28:562$919	21:075$283	12:622$370	4:289$159	2.187:326$548
Carros de viajantes, idem idem. . . .	408:809$371	354:957$180	24:043$324	36:578$271	2:031$925	2:078$929	6:725$690	4:092$440	1:854$073	464$346	841:635$449
Vagões de mercadorias e diversos, idem.	497:775$753	762:771$048	76:092$227	65:171$872	3:779$434	1:690$437	10:424$754	6:500$946	2:695$574	1:364$907	1.433:276$952
Condução de trens de viajantes, mixtos e de cargas	1.971:595$247	3.654:569$391	296:627$768	390:607$437	68:914$641	53.947$821	49:941$427	115:599$708	9:365$607	7:303$258	6.621:411$675
Eventuais	241:690$884	80:441$135	—	—	—	—	—	—	—	—	322:132$019
Totais	4.584:456$244	5.580:238$113	507:910$934	557:706$092	101:982$298	74:188$523	95:654$790	147:277$377	26:478$624	13:421$970	11.639:311$935
Contas diversas:											
Material rodante, obras novas, por conta do capital	152:882$565	1.750:756$137	3:616$548	2:073$200	—	—	—	159$682	—	—	1.909:518$132
Oficinas do Enjenho de Dentro e dos seis Depozitos, por conta do capital .	127:323$763	352:304$421	1:408$56[illegible]	389$330	—	—	—	1:872$000	—	—	483:298$078
Fornecimentos diversos	233:311$767	494:656$467	—	—	—	—	—	—	—	—	727:998$234
Materiais diversos para os Depozitos. .	418:758$443	—	—	—	—	—	—	—	—	—	418:758$443
Totais em 1908	5.516:762$782	8.177:955$138	512:966$046	560:168$622	101:982$298	74:188$523	95:654$790	149:309$059	26:478$624	13:421$970	15.228:887$852
» » 1907	5.059:177$246	10.579:319$711	500:749$295	646:770$665	305:948$194	280:029$787	82:364$096	100:741$347	17:822$251	14:512$911	17.589:435$503
Diferença para mais . . .	457:585$536	—	12:216$751	—	—	—	13:290$694	48:567$712	8:656$373	—	—
Diferença para menos . . .	—	2.401:364$573	—	86:602$043	203:965$896	205:841$264	—	—	—	1:090$941	2.360:547$651

VI.

Via permanente e edificios

I.—Extensão da linha

Em 31 de dezembro de 1908 a extensão da linha era de 1.763.^{k}656,^{m}00, assim distribuidos :

Bitóla de 1,^{m}60	888.^{k}233,^{m}00
Idem de 1,00	759.557,00
Idem mixta	115.866,00

Os trêchos de bitóla mixta são os seguintes :

de Lafayete á Burnier ;

de Burnier ao km. 504 do Ramal de Ouro Preto ;

de Parahyba á Porto Novo.

II.—Seção tecnica

Foram confecionados, durante o ano, 146 dezenhos diversos, reprezentando projetos novos, detálhes, cópias, etc.

Dos projetos destacam-se :

Abrigo para carros em Sete Lagôas, abrigo para carros em Curvelo, abrigo para locomotivas em Cachoeira, nova estação para Pedro Leopoldo, ligação provizoria das linhas da Maritima com as do cáis, desvio para a Companhia de Mineração « Agua Preta » no kilometro 469 da linha do centro, abastecimento d'agua para Mogy, passajem superior para Deodóro, estação de transformação em Norte, caza para rezidencia do Inspetor da Tração da 1ª seção, em S. Francisco Xavier, etc., etc.

Passajem superior para Deodóro :

Para esta estação foi calculada uma ponte semi-parabolica, constituida por 10 paineis, com um vão teórico de 17^{m},40 e a largura de 4^{m},04 podendo assim ser aproveitada para bitóla larga, a cuja carga sastisfará.

O trem de prova para o calculo foi o trem tipo, composto de 2 locomotivas tipo e uma serie de carros.

O aço a empregar terá uma carga de rutura de 48 q. por $^{m}/_{m^2}$ e 20 °/₀ de alongamento.

Gabinete de ensaios

Durante o ano de 1908, foram feitas 841 analizes de diversos materiais para o consumo da 5.ª e outras divizões da Estrada, assim como para particulares, a saber :

Relação das analizes efetuadas no Gabinete de Ensaios durante o ano de 1908 :

Aguas
Areia
Cal .

GRA

ARTE DA LINHA

É DE

dra Brita

900

RA

MAL DE OURO-P

RAMAL

900

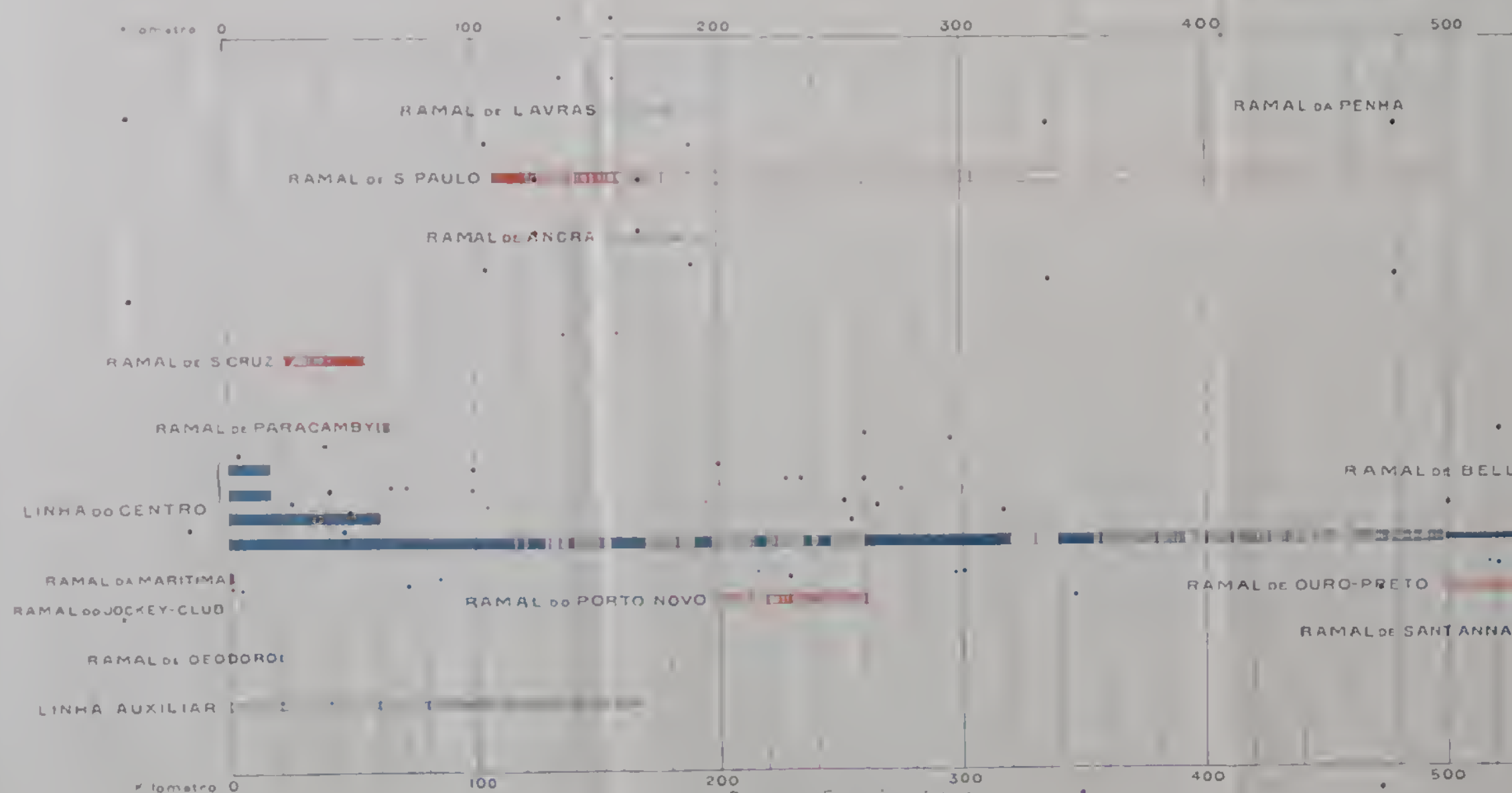
scala 1m/m = 2.000

IMP. NACIONAL

Diagrama

Relativo a parte da linha na qual o lastro é de

Pedra Britada



Rezumo da Extensão da Linha

	Lastrada	A lastrar
Linha do Centro	528 710	390 290
Ramal de S. Paulo	35 000	333 000
Ramal de Paracambyi	1 400	4 600
Ramal de S. Cruz	26 850	7 650
Linha auxiliar	19 345	148 395
Ramal do Porto Novo	38 790	25 510
Ramal de Ouro Preto	28 974	13 522
Ramal de Lo Horizonte	10 000	
Ramal do Rio das Velhas	10 500	5 370
Ramal de Lavras	1 000	5 000
Ramal de Penha	1 000	4 800
Ramal da Penha		800
Ramal do Jockey Club		300
Ramal da Maritima	2 000	
Ramal de Deodoro		2 800

Escala 1 m. 2000 metros

DESIGNAÇÃO	ACEITAS	REJEITADAS	TOTAIS
Aguas	6	—	6
Areia	1	—	1
Cal	—	6	6
Calcareo	1	—	1
Cimentos	24	—	24
Creosotos	7	—	7
Dezinfetantes	1	—	1
Formicidas	1	—	1
Fibro-cimentos	1	—	1
Graxas	12	13	25
Gazolinas	1	—	1
Ladrilhos	12	—	12
Metais	1	—	1
Oleos de banha	99	21	120
» » carôço de algodão	120	29	149
» para carros	25	7	32
» » cilindros	31	8	39
» » iluminação	4	—	4
Oleos de linhaça	198	19	217
» para maquinas	27	10	37
» de peixe	3	6	9
» » ricino	4	—	4
» » sebo	57	16	73
Oxido de zinco	6	—	6
Secantes	1	—	1
Tijolos	20	10	30
Tintas	3	—	3
Tubos de barro	28	—	28
Turfas	2	—	2
Total	696	145	841

Dados tecnicos

EXTENSÃO DA ESTRADA EM TRAFEGO	LARGURA ENTRE TRILHOS		DECLIVIDADE MAXIMA						RAIO MINIMO DAS CURVAS						TRILHOS DE AÇO — Peso por metro		DORMENTES		
			LINHA DO CENTRO		RAMAIS				LINHA DO CENTRO		RAMAIS								
	BITÓLA LARGA	BITÓLA ESTREITA	BITÓLA LARGA	BITÓLA ESTREITA	BITÓLA LARGA	BITÓLA ESTREITA	RELAÇÃO DA EXTENSÃO EM RAMPA	RELAÇÃO DA EXTENSÃO EM NIVEL	BITÓLA LARGA	BITÓLA ESTREITA	BITÓLA LARGA	BITÓLA ESTREITA	RELAÇÃO DOS ALINHAMENTOS CURVOS	RELAÇÃO DOS ALINHAMENTOS RETOS	BITÓLA LARGA	BITÓLA ESTREITA	MADEIRA (DIMENSÕES)	METALICOS (PEZOS)	INTERVALO DE EIXO Á EIXO
km 1,783,656	1,m60	1,m 00	0m,018	0m,020	0m,018	0m,030	63,91 %	36,03 %	181m,03	101m,03	181m,03	100 m,01	41,75 %	55,25 %	kg. 42,173 — 31,300 — 30,883	kg. 19.600—22.331—24.000—25.000	Bitóla larga 2m,65×0m,20×0m,11 / Bitóla estreita 1m,85×0m,18×0m,13	Bitóla larga kg. 56,54 — kg. 55,00 / Bitóla estreita kg. 36,00 — kg. 21,32	0m,80 (0m,70 nas juntas)

III -- Cadastro

Durante o ano de 1908, foi feito o serviço de escritorio relativo ao levantamento da 4.ª linha (trêcho da Central á D. Clara), tendo sido dezenhadas 18 folhas.

Além dessas 18 folhas, foram dezenhadas mais 31, que compreendem o trêcho da linha do centro, entre Rodeio e Ypiranga.

O serviço de campo abranjeu o levantamento de Vassouras a Entre-Rios.

Diagrama do lastramento da linha com pedra

O diagrama anexo mostra o adiantamento que tem tido este serviço, que se procura ativar ainda mais com a instalação, na pedreira do km. 233 do ramal de São Paulo, de britadores possantes a vapôr e de maquinas perfuratrizes a ar comprimido. Em uma extensão total de linha de 1.763.^{k}656 era, em 31 de dezembro de 1908, de 719.^{k}019 a de linha lastrada a pedra.

Substituição de superstruturas de pontes do Ramal de S. Paulo

Foram substituidas as superstruturas das pontes de Barra Mansa (km. 152+366 m.), Santo Antonio dos Barreiros (km. 180 + 546^{m}.), Lambary (km. 190 + 22,^{m}75) e Rio Bonito (km. 198 + 730^{m},10).

A superstrutura da 1.ª destas pontes é constituida por vigas de alma cheia, tendo um vão de 10,^{m}50 e o pezo tal de 9.^{T}909; a da 2.ª, tambem por vigas de alma cheia, tendo um vão de 13,^{m}00 e pezo total de 12.^{T}679; a 3.ª, por vigas semi-parabolicas, tendo um vão de 18,^{m}90 e pezo total de 24.^{T}675; e a 4.ª, por vigas retas de treliça, tendo dous vãos de 19,^{m}80 e o pezo total de 40.^{T}218 (20.^{T}089 + 20.^{T}129).

As pontes de Barra Mansa, Santo Antonio dos Barreiros e Rio Bonito teem o estrado superior e a de Lambary tem o estrado medio.

IV -- Material fixo

Proseguio a transformação da linha em trilhos tipo B para trilhos tipo C, fazendo-se este serviço nas seguintes rezidencias:

	k m
Na 4.ª do Centro em	1.012,90
» 5.ª » » »	44.620,00
» 1.ª de S. Paulo »	355,28
» 2.ª de S. Paulo »	22.169,70
» de P. Novo (4.ª Seção).	33.005,92

Linhas e desvios

Para facilidade das manóbras e depozito de carros, prolongaram-se os desvios nas estações de S. Diogo, Scheid, Tunel Grande, Rodeio, Sant'Anna, Palmyra, Mathias Barbosa, Juiz de Fóra e Carlos Sampaio.

Dormentes

Empregaram-se na conservação, transformação e construção de linhas e desvios 272.791 dormentes, sendo 232.218 de bitóla larga e 40.573 de bitóla estreita.

Despeza kilometrica feita com o custeio da linha propriamente dita, em o ano de 1908, comparada com a do ano correspondente em 1907:

SEÇÕES	KILOMETROS	POLICIA DA LINHA		CONSERVAÇÃO ORDINARIA		CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA		TOTAIS	
		EM 1908	EM 1907	EM 1908	EM 1907	EM 1908	EM 1907	EM 1908	EM 1907
1.ª	65,003	2:947$140	2:933$813	14:160$049	14:671$539	4:887$444	4:629$818	22:000$633	22:234$170
2.ª	46,422	1:132$191	1:074$420	5:869$471	6:792$155	5:179$080	5:311$990	12:180$742	13:178$565
3.ª	89,589	9[illegible]8$691	80[illegible]$363	3:239$702	3:455$630	675$901	368$576	4:824$294	4:627$874
4.ª	80,081	903$983	911$253	3:617$937	3:911$089	1:060$921	1:007$687	5:615$841	5:860$029
5.ª	184,530	9[illegible]2$198	834$971	3:4[illegible]8$090	3:624$754	845$782	1:319$770	5:246$029	5:779$495
6.ª	222,131	431$213	4[illegible]$765	2:529$147	2:370$[illegible]38	191$924	825$627	3:146$584	3:601$630
7.ª	234,578	245$600	114$147	1:476$962	1:476$534	264$748	240$726	1:883$410	1:831$407
Ramal da Gambôa	1,178	10:339$237	19:774$151	17:754$356	35:909$922	1:727$5[illegible]7	—	29:821$660	55:684$073
» de Santa Cruz	34,443	1:242$480	1:235$[illegible]99	4:165$951	4:797$[illegible]83	201$091	418$342	5:609$522	6:451$[illegible]24
» » Paracamby	8,304	6[illegible]7$709	601$136	2:487$171	2:739$642	—	924$338	3:094$800	4:265$116
» » Bello Horizonte	14,343	541$930	477$[illegible]47	2:309 435	1:910$648	435$011	394$059	3:286 376	2:778$724
» » S. Paulo	389,105	639$890	65[illegible]$371	3:00[illegible]$785	2:915$190	359$930	580$557	4:000$635	4:145$118
» » Porto Novo	63,764	414$257	410$536	2:583$160	2:972$659	166$013	167$598	3:163$430	3:550$793
» » Ouro Preto	42,355	417$574	335$[illegible]88	2:585$806	3:190$173	196$912	480$581	3:200$322	4:006$742
Linha auxiliar	168,361	224$808	71$251	2:351$566	2:438$327	420$667	478$491	3:003$041	2:988$039
Ramal de Angra	42.790	—	—	971$418	860$218	240$558	301$915	1:211$976	1:162$133
» » Lavras	51,950	—	—	1:043 781	870$345	138$603	197$131	1:187$387	1:067$477

Despeza de custeio:

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAIS GERAIS
Administração	219:353$371	55:499$731	274:853$402

	POLICIA E GUARDA DA LINHA			CONSERVAÇÃO ORDINARIA			CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA			
	MATERIAL	PESSOAL	TOTAIS	MATERIAL	PESSOAL	TOTAIS	MATERIAL	PESSOAL	TOTAIS	
Bitola larga	10:600$590	880:476$838	891:077$428	1.102:287$066	2.968:567$611	4.070:854$677	225:082$806	1.103:357$814	1.328:440$620	6.290:372$725
Bitola estreita	3:605$988	211:280$900	214:886$888	327:216$698	1.361:269$064	1.688:485$762	60:779$365	233:880$070	294:659$435	2.198:032$085
Totais gerais	14:206$578	1.091:757$738	1.105:964$316	1.429:503$764	4.329:836$675	5.759:340$439	285:862$171	1.337:237$884	1.623:100$055	8.488:404$810

Despeza por conta de capital:

Pessoal	880:278$588
Material	7.878:759$111
Total	8.759:037$699

os no ano de 1908:

	CHAVES				TIREFONDS		CALÇOS	
	SIMPLES		DUPLAS					
	Novas	Uzadas	Novas	Uzadas	Novos	Uzados	Novos	Uzados
LINHA E DESVIOS								
	2	.....	.....	.....	128.000	600	44.250	8.000
	8	5	.....	.....	24.500	.....	6.506	900
	4	2	.....	.....	85.000	.....	22.115	
	27	.....	.....	.....	314.500	.....	178.190	
	.....	8	.....	4	16.500	16.300	12.649	18.700
	.....	9	.....	.....	17.040	5.190	11.910	
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15.650	
	5	.....	.....	.....	39.750	.....	5.000	
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	
	.....	.....	.....	.....	1.000	.....	960	
	.....	4	.....	.....	61.800	5.444	29.396	4.420
	13	.....	.....	.....	55.300	.....	29.170	
	51	.....	.....	.....	427.000	.....	170.200	
	5	.....	.....	.....	144.300	.....	96.008	
	1	.....	.....	.....	11.000			
	.....	1	.....	.....	.....	500	200	2.520
	.....	21	.....	.....	2.000	.....	18.626	1.413
	.....	1	.....	.....	2.000	21.600	.....	8.000
	.....	.....	.....	.....	5.000	.....	1.400	
	.....	.....	.....	.....	4.000	1.200		
	116	51	.....	4	1.338.690	50.834	643.021	43.953
DESVIOS								
	.....	.....	.....	.....	3.000	400	800	56
	.....	3	.....	.....	3.000			
	1	4	.....	.....	.....	.....	300	
	1	1	.....	.....	2.000	.....	1.000	
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320	
	.....	3	.....	.....				
	.....	.....	.....	.....	50.000	79.500	7.500	7.500
	.....	22	.....	.....	2.300	.....	.....	1.148
	.....	1	.....	.....				
	.....	7	.....	.....				
	2	41	.....	.....	60.300	79.900	9.920	8.704
CADAS, ETC.								

Emprego de dormentes, trilhos e seus

SECÇÕES	DORMENTES								TRILHOS						
	DE MADEIRA				DE FERRO				DE FERRO				DE FERRO		
	DE LA LAGOA		DE LA BATRETTO		DE LA LAGOA		DE LA BATRETTO		DE LA LAGOA		DE LA BATRETTO		DE LA LAGOA		DE LA BATRETTO
	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos
EM SUBSTITUIÇÃO E TRANSFORMAÇÃO															
1															
2															
3															
4															
5															
Linha de Santa Cruz															
Paranaguá															
Belo Horizonte															
Ramal de S. Paulo 1															
Ramal de S. Paulo 2															
Ramal de Porto Novo															
Ouro Fino															
Linha Central															
Rede de Algodão															
Lavras															
Total															
EM CONSTRUÇÃO DE LINHAS															
1															
2															
3															
4															
5															
Total															
EM CONSTRUÇÃO DE OFICINAS															
1.º Semestre															
2.º Semestre															
Total															
R. F. — Paz															

VII

Prolongamento e Ramais

SEXTA DIVIZÃO - PROLONGAMENTO E RAMAIS

Créditos

Pelos decretos ns. 6.874 e 7.131 de 7 de março e de 24 de setembro, foram abertos os créditos de 2.000:000$ e de 800:000$, respetivamente, para ocorer ás despezas com a execução dos trabalhos do prolongamento e do ramal de Santa Barbara.

Pessoal

E' digno de nota o modo pelo qual todos os empregados dessa divisão dezempenharam os trabalhos que lhes estiveram afetos.

Trabalhos Executados

Durante o ano de 1908 proseguiram regularmente os trabalhos á cargo desta divizão, embóra, por insuficiencia dos créditos, não tivessem o andamento dezejado, de modo á ponta dos trilhos atinjir ás marjens do rio S. Francisco em maio ou em junho de 1909, como pretendia esta Diretoria; o que só se poderá efetuar em dezembro, proximo futuro.

Foi precizo, pois, reduzir o pessoal operario da linha do centro, de modo que os trabalhos executados mensalmente não excedessem á quota mensal do que restava dos créditos destinados á essa divizão, para todo o serviço de construção á seu cargo, fazendo-se o mesmo em relação ao ramal de Santa Barbara.

Ainda assim, conseguio-se dar regular impulso aos serviços e obras, que vam em seguida enumerados, entregando ao trafego os trêchos de linha entre Sabará e Caethé, no ramal, e entre Contria e Lassance, na linha do centro; sendo a conserva desses trêchos feita pela divizão até Dezembro e Outubro, respetivamente, apezar de inaugurados em Setembro e Fevereiro.

Com a inauguração da estação de "Lassance", em 26 de Fevereiro, concluiram-se, na 2.ª seção do prolongamento, os serviços por administração e por tarefa, embóra até 23 de março, data em que foi difinitivamente entregue ao trafego, a Administração ultimasse certos serviços complementares, tais como o abastecimento d'agua á estação, lastramento da linha, etc.

Dessa data em diante, no prolongamento, só houve serviços de preparo de leito e assentamento por administração; e no ramal, tambem preparo do leito por tarefa; serviços esses que, em rezumo, foram os seguintes:

Alinhamentos — Extenção em retas . . .	16.794,130	— ou	44,20 °/₀,
» » curvas . . .	21.205,870	— ou	55,80 °/₀.

em que 44,26 °/₀ dos alinhamentos em curva são de raios entre 101ᵐ, 28 e 149ᵐ,59.

Declividades — Extensão em nivel . . .	6.617ᵐ,000	— ou	17,413 °/₀,
» » rampas . .	2.072ᵐ,000	— ou	5,453 °/₀,
» » contra rampas	29.311ᵐ,000	— ou	77,134 °/₀,

em que predomina a de 0,018 com 13.810 metros, sendo a maxima declividade empregada a de 0,019 em 1.600 metros.

Comprimentos — Real	38.000
— Virtual médio	174.400,707;
o que dá a relação entre os comprimentos de	1:4,58.

Em rezumo: — os trabalhos de campo feitos na divizão, além de pequenas modificações no traçado para melhoria das condições tecnicas, foram de 101 kilometros de linha locada, nivelada e secionada; de 37 kilometros de locação para trilhos; e da exploração de 50 kilometros de linha, sendo 12 além de Santa Barbara.

Estado Sanitario. — Continúa a produzir os mais satisfatorios rezultados a creação da Comissão Medica, a ponto de quazi se poder considerar abolido o impaludismo no pessoal operario da zona do prolongamento.

184.937.2.44

VIII.

Quadros do pessoal existente em 31 de dezembro de 1908.

I.— Primeira divizão : — Administração central

CATEGORIAS	NUMEROS
a) — Diretoria e Secretaria	
Diretor	1
Secretario	1
Oficial	1
1.os escriturarios	2
2.os »	2
3.os »	3
4.os »	3
Auxiliares de escrita	3
Arquivista	1
Continuos	2
Serventes	2
Guardas	2
Total	23
b) — Estatistica	
Chefe	1
Ajudante	1
Classificador	1
Verificadores	2
Protocolista-arquivista	1
Apuradores	2
Calculistas	3
Guarda	1
Carimbador	1
Servente	1
Total	14

CATEGORIAS	NUMEROS
c) — Tezouraria	
Tezoureiro	1
Escrivão	1
Fiel-pagador	1
Fieis	6
Ajudantes dos fieis	5
Ajudantes do escrivão	2
1.º escriturario	1
4.os »	3
Continuos	2
Servente	1
Total	23
d) — Intendencia	
Intendente	1
Ajudante do intendente	1
Escrivão	1
Fiel do combustivel	1
Fieis	2
1.º escriturario (extranumerario)	1
2.º »	1
3.º »	3
4.os »	4
Armazenista	1
Continuo	1
Despachante	1
Ajudantes de fiel	2
Ajudante » » (extranumerario)	1
Ajudantes de carga e descarga	2

CATEGORIAS	NUMERO
Auxiliares de escrita de 1.ª classe	1
» » » » » » (extranumerarios)	4
» » » » 2.ª »	5
» » » » » » (extranumerarios)	7
Encarrogado da oficina tipografica	1
Jornaleiros	40
» (extranumerarios)	34
Operarios	6
» (extranumerarios)	12
Aprendizes	13
Total	146

II.— Segunda divizão — Trafego

CATEGORIAS	ESCRITORIOS	INSPETORIAS DO TRAFEGO	INSPETORIA DO MOVIMENTO	INSPETORIA DO TELEGRAFO E ILUMINAÇÃO	ESTAÇÕES		TOTAIS
					ESPECIAIS	INTERIOR	
Sub-diretor	1	—	—	—	—	—	1
Inspetores	—	4	1	1	—	—	6
Sub-Inspetores	—	4	1	3		—	8
Oficial	1	—	—	—	—	—	1
Chefes de Seção	2	—	1	1	—	—	4
Dezenhista	—	—	1	—	—	—	1
1.os Escriturarios	3	—	1	1	—	—	5
2.os »	5	4	1	1	—	—	11
3.os »	4	4	1	1	—	—	10
4.os »	6	4	4	2	—	—	16
Arquivista	1	—	—	—	—	—	1
Armazenista	—	—	—	1	—	—	1
Auxiliares de escrita	7	6	8	4	—	—	25
Continuos	2	—	—	1	—	—	3
Serventes	4	4	1	1	19	1	30
Condutores de trem. 1.a classe	—	—	40	—	—	—	40
Condutores de trem. 2.a »	—	—	45	—	—	—	45
Condutores de trem. 3.a »	—	—	107	—	—	—	107
Condutores de trem. 4.a »	—	—	59	—	—	—	59
Condutores de trem. Praticantes	—	—	136	—	—	—	136
Bagajeiros. 1.a classe	—	—	35	—	—	—	35
Bagajeiros. 2.a »	—	—	20	—	—	—	20
Bagajeiros. 3.a »	—	—	22	—	—	—	22
Bagajeiros. Praticantes	—	—	24	—	—	—	24
Guarda-freios 1.a classe	—	—	—	—	16	14	30
Guarda-freios 2.a »	—	—	—	—	29	32	61
Guarda-freios 3.a »	—	—	—	—	103	132	235
Limpeza dos carros Feitores	—	—	—	—	4	—	4
Limpeza dos carros Trabalhadores	—	—	—	—	80	13	93
Limpeza dos carros Criados dos noturnos	—	—	—	—	15	—	15
Telegrafistas 1.a classe	—	—	—	16	—	—	16
Telegrafistas 2.a »	—	—		29	—	—	29
Telegrafistas 3.a »	—	—	—	156	—	—	156
Telegrafistas 4.a »	—	—	—	47	—	—	47
Telegrafistas Praticantes	—	—	—	48	—	—	48
Conservação de linhas. Feitores	—	—	—	8	—	—	8
Conservação de linhas. Guarda-fios	—	—	—	35	—	—	35
Oficina telegrafica Mestre	—	—	—	1	—	—	1
Oficina telegrafica Contra-mestre	—	—	—	1	—	—	1
Oficina telegrafica Oficiaes	—	—	—	6	—	—	6
Oficina telegrafica Carpinteiro	—	—	—	1	—	—	1
Oficina telegrafica Aprendizes	—	—	—	8		—	8
Luz eletrica Maquinista	—	—	—	1	—	—	1
Luz eletrica Ajudantes	—	—	—	7	—	—	7
Luz eletrica Foguistas	—	—	—	5	—	—	5
Gaz corrente — Gazistas	—	—	—	8	—	—	8
Gaz Pintsch Mestre	—	—	—	1	—	—	1
Gaz Pintsch Forneiros	—	—	—	3	—	—	3
Gaz Pintsch Ajudante de forneiros	—	—	—	3	—	—	3

CATEGORIAS		ESCRITORIOS	INSPETORIAS DO TRAFEGO	INSPETORIA DO MOVIMENTO	INSPETORIA DO TELEGRAFO E ILUMINAÇÃO	ESTAÇÕES		TOTAIS
						ESPECIAIS	INTERIOR	
Gaz Pintsch	Foguistas	—	—	—	3	—	—	3
	Gazistas	—	—	—	6	—	—	6
Blocksystem — Cabineiros		—	—	—	64	—	—	64
Ajentes	Especiais	—	—	—	—	4	—	4
	1.ª classe	—	—	—	—	—	14	14
	2.ª »	—	—	—	—	—	13	13
	3.ª »	—	—	—	—	—	24	24
	4.ª »	—	—	—	—	—	34	34
	5.ª »	—	—	—	—	—	58	58
Ajudantes de	Ajentes especiais	—	—	—	—	7	—	7
	» de 1.ª classe	—	—	—	—	—	12	12
Fieis	Recebedores	—	—	—	—	4	—	4
	Encomendas	—	—	—	—	6	—	6
	Interior	—	—	—	—	—	26	26
Ajudantes de fiel		—	—	—	—	4	—	4
Bilheteiros		—	—	—	—	13	—	13
Conferentes de	1.ª classe	—	—	—	—	18	—	18
	2.ª »	—	—	—	—	75	104	179
	3.ª »	—	—	—	—	42	95	137
	Praticantes	—	—	—	—	22	67	89
Guardas	Gerais	—	—	—	—	5	—	5
	Armazem	—	—	—	—	103	77	180
	Rondantes	—	—	—	—	46	62	108
	Portões	—	—	—	—	31	—	31
	Chaves	—	—	—	—	37	640	677
	Salões	—	—	—	—	27	—	27
	Cancelas	—	—	—	—	12	23	35
	Apartadores	—	—	—	—	6	—	6
	Girador	—	—	—	—	4	—	4
	Revista	—	—	—	—	—	7	7
	Latrinas	—	—	—	—	1	—	1
	Balanças	—	—	—	—	—	1	1
Diversas	Compositores	—	—	—	—	15	18	33
	Ajudantes dos mesmos	—	—	—	—	1	9	10
	Manobreiros	—	—	3	—	10	24	37
	Ajudantes dos mesmos	—	—	—	—	36	25	61
	Maquinista	—	—	—	—	1	—	1
	Foguistas	—	—	—	—	5	—	5
	Vigia da Ponte	—	—	—	—	1	—	1
	Lampistas	—	—	—	—	2	—	2
	Bombeiros	—	—	—	—	—	3	3
	Feitores	—	—	—	—	6	6	13
	Trabalhadores	—	—	—	—	266	387	653
	Encarregados de cabine	—	—	—	—	4	—	4
	Ajudantes das mesmas	—	—	—	—	12	—	12
	Cabineiros de Saxby	—	—	—	—	—	5	5
	Encarregado da bomba	—	—	—	—	—	1	1
	Carvoeiros	—	—	—	3	—	5	8
	Foguista do guindaste	—	—	—	—	—	1	1
	Encarregadas da *toilette*	—	—	—	—	4	—	4
Totais		36	30	511	477	1.096	1.933	4.083

III. — Terceira divizão: — Contabilidade

CATEGORIAS	SEÇÕES			
	ESCRITORIO	1.ª SEÇÃO	2.ª SEÇÃO	TOTAIS
Sub-diretor	1	. . .	. . .	1
Oficial	1	. . .	. . .	1
Contador	. . .	1	. . .	1
Ajudante	. . .	1	. . .	1
Guarda Livros	. . .	. . .	1	1
Ajudantes	. . .	. . .	2	2
1.os Escriturarios	. . .	10	2	12
2.os »	. . .	14	2	16
3.os »	1	16	2	19
4.os »	1	25	2	28
Arquivista	. . .	1	. . .	1
Impressor de bilhetes	. . .	1	. . .	1
Ajudantes	. . .	3	. . .	3
Continuos	1	1	1	3
Auxiliares de escrita — 1.ª classe	. . .	23	6	29
Auxiliares de escrita — 2.ª »	. . .	65	2	67
Carimbadores	. . .	10	. . .	10
Serventes	. . .	8	. . .	8
Totais	5	179	20	204

IV. — Quarta divizão : — Locomoção

CATEGORIAS	OFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO	DEPOZITOS										TOTAIS
		S. DIOGO	BARRA	E. RIOS	PALMYRA	LAFAYETTE	NÓRTE	CACHOEIRA	L. AUXILIAR	B. MANSA	SETE LAGÔAS	
Sub-diretor	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Ajudantes	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Chefes de oficinas	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Auxiliar tecnico	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Oficial	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Encarregado do depozito	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Ajudante	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
1os Escriturarios	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
2.os »	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
3.os »	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
4.os »	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Auxiliares de escrita	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Desenhistas de 1.a classe	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
» » 2.a »	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
» » 3.a »	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Continuos	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Professora	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Armazenistas	—	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	6
Inspetores de tração	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	3
Chefes de depozito	—	1	1	1	1	1	1	1	—	—	1	8
Maquinistas de 1.a classe	—	28	6	3	4	3	3	—	—	—	—	47
» » 2.a »	—	29	5	5	4	7	7	1	—	—	—	58
» » 3.a »	—	15	11	11	7	9	7	—	—	—	—	60
Mestres de oficinas	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Ajudantes »	10	2	1	2	1	1	1	1	—	—	—	19
Praticantes de 1.a classe	—	16	3	3	4	10	1	—	—	—	—	37
» » 2.a »	—	63	12	17	9	14	8	—	6	1	—	130
Foguistas de 1.a classe	—	42	10	6	14	20	6	2	4	—	—	104
» » 2.a »	—	102	39	19	24	27	26	4	8	3	—	252
Manobreiros	—	2	1	—	2	—	—	—	—	—	—	5
Graxeiros	—	177	68	39	46	54	36	4	18	2	—	441
Limpadores	—	26	5	6	4	3	2	—	—	—	—	46
Carvoeiros	—	44	29	7	10	36	4	6	2	1	—	139
Acendedores	—	17	5	4	6	—	2	3	—	—	—	37
Foguistas de maquina fixa	—	1	2	1	1	2	2	—	1	—	—	10
Limadores	147	36	38	27	36	47	48	4	9	2	—	394
Torneiros	124	11	18	3	7	15	26	—	3	—	—	207
Carpinteiros	158	24	4	10	2	26	34	—	1	1	—	260
Serralheiros	10	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	13
Caldeireiros	172	25	10	6	3	10	9	—	2	—	—	237
Fundidores	68	2	8	3	2	10	21	—	1	—	—	115
Ferreiros	63	16	5	4	5	20	20	—	5	—	—	138
Serradores	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
Pintores	55	1	4	18	1	10	14	—	—	—	—	103
Modeladores	19	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	22
Concertadores de carros	81	86	11	14	11	41	32	4	4	2	—	286
Pedreiros	18	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	20
Guardas	46	41	15	14	9	13	15	2	4	2	—	161
Trabalhadores	163	58	6	4	6	17	12	—	—	—	—	266
Encarregados de freio	37	6	1	—	—	1	1	—	—	—	—	46
Corrieiros	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Totais	1.290	875	320	228	220	399	342	32	68	14	1	3.789

V. — Quinta divizão: — Linha e Edificios

CATEGORIAS	ESCRIPTORIO	LINHA
Sub-diretor	1	—
Ajudantes	2	—
Oficial	1	—
1.os Escriturarios	3	—
2.os »	4	—
3.os »	5	—
4.os »	12	—
Auxiliares de escrita	2	—
Dezenhistas de 1.a classe	2	—
» » 2.a »	4	—
» « 3.a »	4	—
Arquivista	1	—
Continuos	2	—
Serventes	5	—
Enjenheiros-rezidentes	—	20
Ajudantes tecnicos	—	5
Auxiliares »	—	2
Armazenistas de 1.a classe	—	6
» » 2.a »	—	14
Mestres de linha de 1.a classe	—	14
» » » » 2.a »	—	24
» » » » 3.a »	—	24
Encarregado de sinais saxby	—	1
Auxiliares » »	—	6
Ferreiro » »	—	2
Limador » »	—	2
Encarregado de canteiros	—	1
» » carpinteiro	—	20
» » pedreiros	—	20
» » caldeireiros	—	4
» » calceteiros	—	1
» » britação de pedra	—	6
Carpinteiros	—	110
Pedreiros, canteiros e cávoqueiros	—	250
Caldeireiros	—	16
Calceteiros	—	8
Pintores	—	30
Ferreiros	—	35
Malhadores	—	35
Soldadores	—	10
Serventes	—	320
Feitores-turmas ordinarias	—	360
Trabalhadores-turmas ordinarias	—	1.900
Feitores de cêrcas	—	22
Trabalhadores	—	146
Guardas	—	120
Feitores de lastro	—	20
Trabalhadores	—	320
Feitores de chaves	—	6
Trabalhadores	—	70
» de britação	—	150
Mauqinistas de lastro	—	20
Foguistas » »	—	20
Maquinistas de britader	—	6
» » bombas	—	4
Encarregado de maquinas de ensaios	—	1
» da uzina de Creozotajem	—	1
Maquinista	—	1
Foguista	—	1
Trabalhadores	—	20
Feitores de valas	—	2
Trabalhadores	—	12
Totais	48	4.188

VI. — Nas 5 divizões:

DIVISÕES	NUMEROS
Primeira — Administração Central.	206
Segunda — Trafego.	4.083
Terceira — Contabilidade.	204
Quarta — Locomoção	3.789
Quinta — Via permanente e edificios.	4.188
Total.	12.470

VII. — Sexta divizão (provizoria): — Prolongamento e ramais

CATEGORIAS	SEÇÃO DO PROLONGAMENTO	SEÇÃO DO RAMAL DE SANTA BARBARA	ESCRITORIO TECNICO	TOTAIS	
				PESSOAL TITULADO	PESSOAL JORNALEIRO
Sub-diretor	—	—	1	1	—
Ajudante	—	—	1	1	—
Chefes de secção	1	2	—	3	—
Enjenheiros de 1.ª classe	—	2	—	2	—
» » 2.ª »	2	2	1	5	—
Condutores de 1.ª classe	4	2	1	7	—
» » 2.ª »	3	7	1	11	—
Dezenhistas	—	—	2	2	—
Auxiliares tecnicos	1	3	2	6	—
Armazenista	—	—	1	1	—
Amanuenses	—	—	3	3	—
Continuo	—	—	1	1	—
Medicos	1	—	—	—	1
Auxiliares de escrita	5	5	8	—	18
Auxiliares secionistas	4	13	1	—	18
Auxiliares dezenhistas	—	1	—	—	1
Auxiliar-fotografo	1	—	—	—	1
Apontadores	6	5	—	—	11
Administradores	3	1	—	—	4
Depozitario	1	—	—	—	1
Estafetas	5	8	—	—	13
Encarregados de diversos serviços	16	6	—	—	22
Maquinistas	2	2	—	—	4
Guarda-freios	3	2	—	—	5
Guarda do deposito	—	1	—	—	1
Mestres de obras	2	5	—	—	7
Marcador de madeiras	1	—	—	—	1
Madeireiros	—	22	—	—	22
Carpinteiros	31	17	—	—	48
Cavouqueiros	8	23	—	—	31
Ferreiros	2	4	—	—	6
Foguistas	2	3	—	—	5
Feitores	33	14	—	—	47
Pedreiros	28	31	—	—	59
Pintores	2	3	—	—	5
Chefe de lastro	—	1	—	—	1
Rondantes	1	1	2	—	4
Serventes	51	50	5	—	106
Trabalhadores	494	268	1	—	763
Carros de bois	2	—	—	—	2
Carroça	15	30	—	—	45
Carroções	26	28	—	—	54
Cargueires	14	10	—	—	24
Total	770	572	31	43	1.330
	1.373			1:373	

VIII. — 6ª Divisão Provisoria

Quadro do pessoal jornaleiro empregado em 1908

1908 MEZES	SEÇÃO DO PROLONGAMENTO 2ª E 3ª DE CURVELLO A PIRAPORA			SEÇÃO DO RAMAL DE SABARÁ 1ª E 2ª DE SABARÁ A FERRROS		
	Numero de empregados	Dias	Média	Numero de empregados	Dias	Média
Janeiro	1.237	19.352,56	15,64	1.325	18.409,26	13,89
Fevereiro	1.197	20.675,96	17,27	1.402	18.730,53	13,35
Março	1.219	21.627,67	17,74	1.376	24 949,41	18,12
Abril	1.090	17.910,98	16,43	1.328	21.069,40	15,86
Maio	910	17.304,78	19,01	1.241	22.216,39	17,90
Junho	778	14.622,80	18,79	1.326	25.410,79	19,16
Julho	801	16.660,89	20,80	1.406	29.709,43	21,13
Agosto	848	16.814,67	19,82	1.374	37.964,32	20,35
Setembro	873	16.948,15	19,41	1.300	28.202,35	21,69
Outubro	859	15.853,56	18,45	1.099	23.606,43	21,47
Novembro	942	14.682,04	15,58	923	11.615,11	12,51
Dezembro	716	13.282,00	18,47	485	9.202,50	18,97
	11.473	205.736,06	217,41	14.390	261.085,92	214,40

ANEXOS

R. E.

Anexo A

Acôrdo de trafego mutuo entre a Estrada de Ferro Central do Brazil e o Lloyd Brazileiro

Aos dezenove dias do mez de maio de 1908, prezentes na Secretaria da Diretoria da Estrada de Ferro Central do Brazil o Sr. Diretor da mesma Estrada, Dr. Aarão Reis, e o Sr. M. Buarque de Macedo, Gerente do Lloyd Brazileiro, declararam que, autorizados por Avizo n. 9, de 8 de janeiro do corrente ano, do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, acordaram estabelecer o serviço de trafego mutuo entre ambas as emprezas. sob as seguintes condições :

I

A Estrada de Ferro Central do Brazil e o Lloyd Brazileiro se obrigam pelo prezente acôrdo ao estabelecimento do trafego mutuo no sentido de permitir entre ambas as emprezas o despacho de mercadorias, regulando para cada uma das contratantes as respetivas tarifas e Condições Regulamentares, que, reciprocamente, se obrigam a respeitar e cumprir.

II

Para o bom cumprimento da clauzula precedente, cada uma das emprezas contratantes funcionará como ajente da outra, em todas as suas ajencias ou estações, em que sejam feitos despachos em trafego mutuo.

III

Cada uma das emprezas contratantes, como ajente da outra, despachará em qualquer de suas estações ou ajencias as mercadorias que lhe forem aprezentadas, cobrando o frete e taxas acessorias e impostos que corresponderem ao trafego proprio nas suas linhas e declarando que o despacho é feito com o frete a pagar no destino, na parte que corresponder ao trafego nas linhas da outra contratante.

IV

Ficam excetuadas do acôrdo de trafego mutuo as mercadorias que a Estrada de Ferro Central do Brazil não aceita com frete a pagar, isto é, as de facil deterioração, de valor insignificante ou de frete inferior a 10$000.

V

A Estrada de Ferro Central do Brazil e o Lloyd Brazileiro adotarão no serviço de trafego mutuo os impressos e livros-talões cujos tipos e modelos forem acordados entre ambas as emprezas, e que mais convenientes forem aos seus reciprocos interesses.

VI

Os talões que forem préviamente combinados para cada empreza terão no verso em rezumo as estipulações constantes dos conhecimentos uzados pela outra empreza.

§ 1.° Nos talões da Estrada de Ferro Central do Brazil esta indicará, de acôrdo com as suas tarifas, o seu frete, taxas acessorias, impostos e direitos que arrecadar e nelles será declarado que o transbordo, frete maritimo, despacho e descarga serão cobrados no destino pelo Lloyd Brazileiro.

§ 2.° Nos talões do Lloyd Brazileiro este indicará o seu frete, as despezas de transbordo e descarga a que, porventura, estiverem sujeitas as mercadorias, e quanto aos fretes, taxas acesso-

rias, impostos e direitos que devem ser arrecadados pela Estrada de Ferro Central do Brazil, ficará declarado que serão por ella cobrados no destino.

VII

O despacho de mercadorias se fará por meio de notas de expedição, formuladas em tres vias, pelas partes.

A primeira será remetida á Contadoria da empreza expeditora, a terceira á da receptora e a segunda acompanhará, até á estação do destino, os volumes despachados.

O expeditor receberá, no ato do pagamento do frete, um conhecimento extraído do talão de despacho, mediante o qual, poderá, exibindo-o na estação destinataria, receber os volumes entregues a despacho.

Nesse conhecimento serão apenas inscritos ou declarados o numero e pezo totais dos volumes.

VIII

A entrega reciproca das mercadorias em trafego mutuo será feita excluzivamente na estação da Gambôa, salvo tratando-se de mercadorias em carro de lotação completa, cazo em que a entrega poderá ser feita no cáis ou ponte que fôr combinado; e nesse caso os serviços de baldeação, de bordo de embarcação junto ao cáis para vagões da Estrada, ou vice-versa, serão feitos pela Central, que cobrará do expeditor ou do destinatario as respetivas taxas acessorias, de acordo com as suas Condições Regulamentares.

IX

A baldeação das mercadorias será feita em prezença de conferentes de ambas as emprezas e pelo modo seguinte:

Cada empreza terá um rejistro das mercadorias que entregar á outra com as declarações detalhadas que forem acordadas entre ambas.

Feita a conferencia, será o rejistro, assinado por ambos os conferentes, declarando-se, em uma coluna destinada ás observações, qualquer irregularidade que tiver havido. Assinado o rejistro pelo conferente da empreza receptora, cessará a responsabilidade da empreza que tiver feito a entrega.

Independente do rejistro, cada uma das emprezas obriga-se a formular em duas vias uma relação dos despachos, suas datas, numeros, procedencias, destinos, quantidade de volumes, pezo e frete.

Essas relações serão assinadas pelos conferentes de ambas as emprezas, ficando cada uma com uma via, afim de encaminhal-a á respetiva Contadoria.

X

O Lloyd Brazileiro e a Estrada de Ferro Central do Brazil obrigam-se reciprocamente a não demorar no cáis ou ponte, por tempo maior que o minimo imprescindivel para os serviços da baldeação, o material rodante e flutuante; ficando entendido que o material flutuante do Lloyd gozará, durante o tempo de atracação, das vantajens que são concedidas ao material das estradas em trafego mutuo.

XI

O Lloyd Brazileiro terá por sua conta, no armazem da estação da Gambôa, o pessoal que julgar conveniente á fiscalização dos seus interesses e obriga-se em tudo a respeitar nesse serviço, como nos demais, os regulamentos da Estrada de Ferro Central do Brazil.

XII

Para as grandes expedições de animais e transportes especiais, a empreza onde tiver de ser feito o despacho deverá prevenir a outra com a possivel antecedencia, ou consultar sobre as condições do despacho, conforme as circumstancias do cazo.

XIII

Quer a Estrada de Ferro Central do Brazil, quer o Lloyd Brazileiro ficam responsaveis reciprocamente polos erros que cometerem nos despachos que efetuarem, obrigando-se ambas as partes, porém, a relaver amigavelmente dos destinatarios as somas que de menos houverem sido cobradas, em beneficio da empreza prejudicada.

No cazo, porém, de haver erro contra o expeditor, qualquer das duas emprezas poderá, com prévia autorização daquella em cujo frete houver sido cometido o erro, restituir ao mesmo expeditor o que de mais houver sido cobrado.

XIV

A Estrada de Ferro Central do Brazil obriga-se a despachar, como ajente do Lloyd Brazileiro, em suas estações, mercadorias para portos estranjeiros, servidos pelo Lloyd ou por linhas de navegação tranzatlanticas que com o Lloyd mantiverem trafego mutuo.

Esses despachos, porém, serão feitos por conta excluziva do Lloyd Brazileiro, e como tal com o frete total em ouro a pagar, conforme for estabelecido para cada estação de destino, polo Lloyd que, em separado, pagará á Estrada de Ferro Central do Brazil o seu frete e mais despezas, como se se tratasse de mercadorias despachadas em trafego proprio.

XV

Em todos os despachos feitos pela Estrada de Ferro Central do Brazil, por força deste contrato, o expeditor deve declarar o respetivo valor, para os efeitos dos despachos maritimos que serão feitos pelo Lloyd.

XVI

O Lloyd Brazileiro organizará e remeterá até o dia 30 de cada mez á Contadoria da Estrada de Ferro Central do Brazil relações mensais de todos os despachos que tiver efetuado no mez anterior para a Estrada de Ferro Central do Brazil, bem como do que tiver recebido dosta Estrada no mesmo periodo.

XVII

A Contadoria da Estrada de Ferro Central do Brazil, á vista das relações mensais supracitadas, fornecidas pelo Lloyd Brazileiro, procederá a todas as verificações relativas aos transportes quer da Estrada de Ferro Central do Brazil para o Lloyd Brazileiro, quer deste para aquella, organizando até o dia 30 de cada mez uma conta corrente que remeterá ao Lloyd, acompanhada de todos os documentos.

E para constar lavrou-se o prezente termo que assinam com as testemunhas.

Secretaria da Diretoria da Estrada de Eerro Central do Brazil, Rio de Janeiro, em 19 de Maio de 1908.

Dr. *Aarão Reis.*

M. Buarque de Macedo, Gerente do Lloyd Brazileiro.

Como testemunhas — *Alfredo Pinto Guimarães* e *Messias de Sena Cavalcante*, 1° escriturario.

Estavam coladas e devidamente inutilizadas, seis estampilhas do Tezouro Federal no valor total de vinte e seis mil e setecentos réis (26$700).

Annexo B

Contrato que entre si fazem as Estradas de Ferro: Central do Brazil, São Paulo Railway Company, Limited, Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes e Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação para o serviço de trafego direto de encomendas, valores, aves, animais, veiculos e mercádorias.

Afim de facilitar ao publico o despacho direto de encomendas, valores, aves, animais, veiculos e mercadorias as Estradas de Ferro: Central do Brazil, São Paulo Railway Company, Limitod, Companhia Paulista do Vias Ferreas e Fluviaes e Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, que, nas diversas referencias, por abreviação, serão denominadas — Central, S. P. R., Paulista o Mogyana, estabelecem as seguintes clauzulas, regulando o serviço do trafego direto ontre as referidas estradas:

Clauzula 1.ª — A Paulista, a Mogyana e a S. P. R. obrigam-se a aceitar em suas estações as encomendas, valores, aves, animais, veiculos e mercadorias que forem aprezentadas a despacho direto para as estações da Central, a qual, por sua vez, obriga-so a aceitar em suas estações as encomendas, valores, aves, animais. veiculos e mercadorias que forem aprezentadas a despachos direto para as estações daquellas estradas.

Clauzula 2.ª — Os despachos diretos poderão ser feitos com frete pago no primeiro percurso e a pagar no segundo, ou com frete total a pagar da procedencia ao destino.

Por primeiro percurso compreende-se o despacho da procedencia á baldeação, na estação do Braz; e por segundo percurso, o dessa baldeação, ao destino.

Quando o despacho for feito com frete pago no primeiro percurso, e a pagar no segundo, a remessa dos volumes não será efetuada antes de efetivamente pago o referido frete.

Clauzula 3.ª — Os volumes contendo inflamaveis. bom como os de grande pezo, ou dimensões (com mais de 150 kilos, ou 1 metro cubico) só poderão ser aceitos a despacho como mercadoria.

Clauzula 4.ª — Cada despacho deverá ser acompanhado de uma nota de expedição em que o remetente declare:

a) data da aprezentação, seu nome e rezidencia;

b) nome do consignatario e estação do destino;

c) quantidade, qualidade e marca dos volumes;

d) se o despacho deve ser feito como em trem de viajantes ou de mercadoria;

e) se o frete devo ser pago no primeiro percurso ou a pagar da procedencia ao dostino;

f) sendo encomenda, se o transporte da Central deve ser feito em trem de pequena ou de grande velocidade.

Quando os volumes aprozentarem defeito, o remetente deverá fazer na nota a necessaria observação, izontando as estradas de responsabilidade, cuja observação será transcrita nos documentos do despacho para ciencia das estradas contratantes.

Os despachos, no primeiro percurso, serão organizados de acordo com a nota de expedição, ficando esta arquivada na estrada de procedencia.

Clauzula 5.ª — Para as estações de Moóca, Braz, Pary, S. Paulo e Barra Funda, da S. P. R, a Central não fará despachos diretos, visto essas estações estarem situadas na cidade de S. Paulo. Os despachos para essas estações deverão ser feitos no trafego proprio da Central com destino a Norte.

Clauzula 6.ª — Todas as encomendas, valores, aves, animais, veiculos e mercadorias no primeiro percurso, serão acompanhadas de duas vias do despacho.

Para os fins convenientes, uma dessas vias ficará na estação do Norte, si proceder da Central, e na do Braz, se proceder da Paulista, da Mogiana ou da S. P. R. A outra via será entregue na baldeação juntamente com os volumes, mediante recibo que o empregado recebedor passará na primeira ou no rejistro que se adotar dara esse fim.

Os despachos, no segundo percurso, serão organizados de acordo com os dizeres dessa via de despacho que ficará arquivada na estação respetiva.

Quando o frete for a pagar, da procedencia ao destino, a via de despacho indicará claramente essa circunstancia, com menção do frete pertencente ao primeiro percurso.

O frete do primeiro percurso, do despacho a pagar no destino será adicionado no despacho do segundo percurse, conforme exemplificado na clausula 14º, afim de ser cobrado no destino.

Clauzula 7.ª — Os volumes de mercadorias e veiculos serão entregues da Central para a S.P.R., ou vice-versa, no respetivo armazem de baldeação, na estação do Braz; e os de encomendas, valores, aves e animais na plataforma de viajantes da estação que tiver de fazer o despacho para o segundo percurso, tudo de fórma a aliviar o publico de qualquer despeza ou intervenção nesse sentido.

O serviço braçal de carga e descarga das mercadorias no armazem de baldeação na estação do Braz, continuará a ser feito pela Central, pagando a S. P. R. a mensalidade convencionada.

Só serão admitidos despachos de valores *não verificados*, com acondicionamento feito pela remetente, devidamente lacrado, nos termos do regulamento de tarifas das Estradas de Ferro Paulistas, que são semelhantes aos das *Condições Regulamentares* da Central.

No ato da baldeação de uma para outra Estrada, os envolucros serão examinados externamente, verificando-se se os lacres estão intactos.

Clauzula 8.ª — Nas Estradas Paulistas os despachos de encomendas serão transportados em trens de viajantes, e os de mercadorias em trens de mercadorias.

Quando houver afluencia de encomendas o transporte poderá ser feito em trens de mercadorias, não demorado.

Na Central o transporte de encomenda será feito em trens de pequena ou grande velocidade, conforme a declaração do expedidor.

Clauzula 9.ª — A estrada que ocazionar qualquer defeito ou avaria nos volumes aceitos a despacho direto, responderá pela reclamação das partes, de acordo com o seu regulamento. As demais estradas contratantes, em tal cazo, apenas servirão de intermediarias entre as partes e a estrada responsavel, até a liquidação do assunto.

Esta mesma dispozição será observada com relação a extravios ou faltas motivadas por violação dos volumes.

Clauzula 10.ª — Os despachos diretos, aceitos pela baldeação sem nota de falta por violação, extravio ou avaria, são considerados perfeitos e corretos, passando a responsabilidade a pezar sobre a estrada ou estradas do segundo percurso.

No ato da baldeação o empregado incumbido do despacho para o segundo percurso poderá verificar o pezo e examinar o estado externo dos volumes, tudo em prezença do empregado da estrada do primeiro percurso, que reparará qualquer falta ou defeito, fezendo na guia ou fatura a preciza observação com sua assinatura.

Clauzula 11.ª — A estação que efetuar o despacho para o primeiro percurso fornecerá ao remetente um conhecimento com a declaração a tinta — *Frete a pagar no segundo percurso* — de modo que o consignatario, ao aprezental-o no destino, para a retirada da expedição, não possa ter duvida a respeito; isto quanto aos despachos *pagos* no 1º e *a pagar* no 2º percurso; quando o despacho fôr a *pagar* da procedencia ao destino tal declaração deverá ser feita nesse sentido, isto é — *Frete a pagar da procedencia ao destino.* — Esse conhecimento será preenchido com os dizeres da nota de expedição no que for aproveitavel para encomendas, valores, aves, animais, veiculos ou mercadorias, segundo o uzo da estrada despachante.

Em falta de conhecimento, para entrega da expedição, a estação destinataria procederá de conformidade com seu regulamento.

Para o despacho do segundo percurso não será emitido conhecimento.

Clauzula 12.ª — As guias, faturas e conhecimentos dos despachos diretos deverão indicar, de modo claro, os destinos do primeiro e segundo percurso, afim de evitar qualquer embaraço no seguimento dos volumes.

Exemplo de um despacho da Central para a Paulista :

PROCEDENCIA	DESTINO
Lafayette a Norte (Campinas)	

Exemplo de um despacho da Paulista para a Central :

PROCEDENCIA	DESTINO
Campinas a Braz (Lafayette)	

Clauzula 13.ª — Para facilitar o confronto dos despachos do segundo percurso com os respetivos conhecimentos, no destino, tais despachos deverão fazer menção do nome da estação de procedencia e numero do primitivo despacho, de acordo com o exemplo abaixo :

Nos despachos organizados pela baldeação, para o segundo percurso, serão transcritas as observações de uma das vias de despacho relativas a defeitos, faltas por violação, avarias etc., etc.

Exemplo de um despacho da Central para a Mogyana :

PROCEDENCIA	DESTINO
Braz (Juiz de Fóra) a Ribeirão Preto	
1414	

Exemplo de um despacho da Mogyana á Central :

PROCEDENCIA	DESTINO
Norte (Ribeirão Preto) a Juiz de Fóra	
1515	

Os numeros 1414, de Juiz de Fóra, e 1515, de Ribeirão Preto, correspondem aos despachos do primeiro percurso. Além do numero do primeiro percurso cada despacho organizado na baldeação deverá indicar o numero da ordem relativo ao segundo percurso.

Glauzula 14.ª — Conforme estabelece a clauzula 6ª, quando o frete for *a pagar*, da procedencia ao destino, a importancia do frete relativa ao 1º percurso será adicionada no despacho que a baldeação organizar para o 2º percurso, afim de ser feita a cobrança integral no destino.

Exemplo de um despacho do Rio a Campinas, organizado na baldeação :

Frete de Braz a Campinas.	40$000
Frete do Rio a Norte (2º percurso).	60$000
	100$000

Exemplo de um despacho de Campinas ao Rio, organizado na baldeação :

Frete de Norte ao Rio	60$000
Frete de Campinas a Braz (2º percurso)	40$000
	100$000

Quando o despacho for feito com frete *pago no 1º percurso e a pagar no 2º*, a via do despacho entregue na baldeação não fará menção do frete pago.

Clauzula 15.ª — A baldeação não poderá reter o despacho sob pretexto de falta, avaria ou extravio de um ou mais volumes ; uma vez observada a irregularidade, de fórma a prevalecer a dispozição da clauzula 9ª, a baldeação organizará o despacho para o segundo percurso com a transcrição das observações de que trata o final da clauzula anterior, fazendo seguir os volumes ao destino sem mais demora.

Clauzula 16.ª — No serviço de despachos diretos, cada estrada empregará os impressos ordinarios, adotados em seu trafego proprio, comtanto que os mesmos impressos indiquem claramente si o despacho é de encomenda, valores, aves, animais, veiculos ou mercadoria.

A denominação de *guia* é dada ao impresso que acompanha a encomenda, e á de *fatura* ao que acompanha a mercadoria.

Clauzula 17.ª — Mensalmente serão liquidadas as contas do *frete a pagar*, da procedencia ao destino, bem como das taxas ou despezas a que possam ter direito as estradas contratantes.

A liquidação dessas contas será feita entre a Central e a S. P. R., e entre esta ultima e as Mogyana e Paulista, nas condições já estabelecidas para o trafego mutuo entre estas tres.

Clauzula 18.ª — Nos termos da clauzula anterior, a S. P. R. se constitue devedora da Central e credora da Paulista quando tratar-se, por exemplo, de um despacho *a pagar* do Rio a Campinas ; do mesmo modo, a S. P. R. se constitue devedora da Paulista e credora da Central quando tratar-se, por exemplo, de um despacho *a pagar* de Campinas ao Rio.

Clauzula 19.ª — Para a liquidação das contas entre a S. P. R. e a Central cada uma dessas estradas organizará, até o dia 15 de cada mez, pelos dados da estação baldeadora, dois relatorios com especificação dos fretes de encomendas, valores, aves, animais, veículos e mercadorias dos despachos diretos, efetuados no mez anterior, que tenham passado na estação de contato — (Braz), sendo um para o *despacho* e outro para o *recebido a pagar*. No confronto desses relatorios se conhecerá qual a estrada devedora e se fará a liquidação.

Qualquer diverjencia de frete que se notar no confronto dos relatorios, será corrijida pela via de despacho de que trata a clauzula 6ª.

Entre a S. P. R. e as Mogyana e Paulista não haverá alteração do sistema em uzo, ainda mesmo quanto ao *recebido a pagar* da Central ao destino, visto que os relatorios deverão acusar discriminadamente a importancia total do frete recebido para o primeiro e segundo percursos.

Clauzula 20.ª Decorrido o prazo legal, as encomendas, veiculos e mercadorias não reclamadas no destino serão vendidas, de conformidade com o regulamento da Estrada destinataria, para pagamento do frete, armazenajem e outras despezas a que estiverem sujeitas.

Se o produto da venda não for suficiente para pagamento do frete, será o frete liquidado por folha de excesso e o produto da venda repartido entre a S. P. R. e as Mogyana e Paulista, na proporção do frete a que cada uma possa ter direito : isto quanto aos despachos da Central, com frete *pago* no primeiro e *a pagar* no segundo percurso; quando o despacho for *a pagar*, da procedencia ao destino, a folha de excesso servirá para liquidar o frete desde a procedencia, sendo em tal caso, o produto da venda repartido entre as estradas interessadas (*da procedencia ao destino*), na proporção do frete a que cada uma possa ter direito.

Esta mesma regra será observada com relação aos despachos destinados á Central : Si o despacho for *pago* no primeiro percurso e *a pagar* no segundo, a Central procederá do acordo com o seu regulamento ; se fôr a *a pagar* da procedencia ao destino, o produto da venda, uma vez organizada a folha de excesso, será repartido entre as estradas interessadas (*da procedencia ao destino*) na proporção do frete a que cada uma possa ter direito.

Clauzula 21.ª — Nos cazos de frete — *a pagar* — da procedencia ao destino, a estrada do segundo percurso se incumbe apenas da arrecadação dos fretes ou taxas que efetivamente vierem mencionados na respetiva via de despacho de que trata a clauzula 6ª, fazendo essa arrecadação no ato da entrega da encomenda ou mercadoria no destino, não assumindo nenhuma responsabilidade por omissões ou erros de calculo, dos quais não tiver aviso antes da retirada dos volumes pelos destinatarios.

Clauzula 22.ª — As estradas de ferro contratantes obrigam-se a limitar o pezo, lote, quantidade e dimensões dos volumes de acordo com as instruções existentes para os carregamentos e

transportes, ficando estabelecido que cada despacho de sacaria não deve ser superior a 10.000 kilos, nem o carregamento a granel deve exceder de 15m³,00 por despacho. O transporte de animais e o de volumes com comprimento maior de 12 metros devem ser combinados préviamente.

Clauzula 23.ª — No interesse do trafego de despachos diretos, as estradas contratantes poderão enviar, pelos trens, suas correspondencias livres de porte e tambem uzar o telegrafo, para expedição de telegramas, livre do taxa.

Clauzula 24.ª — Tudo quanto disser respeito ao prezente contrato, será liquidado pelas estradas contratantes na capital de S. Paulo, onde tambem serão pagos e recebidos os saldos credores de cada estrada, dentro de 30 dias depois de recebidas as respectivas contas, nos termos da clausula 19ª.

Clauzula 25.ª — Para execução deste contrato, que terá vigor do dia 1º de maio de 1909 em diante, as estradas contratantes fornecerão, reciprocamente, a relação de suas estações, para as quais poderão ser feitos despachos diretos, avizando com a necessaria antecedencia sempre que ocorrer qualquer modificação. Se a pratica demonstrar a necessidade do alterar qualquer clauzula, ou adicionar outras, será isto feito em qualquer tempo, mediante acordo entre as estradas contratantes.

Clauzula 26.ª — A estrada que quizer romper as relações de trafego reciproco com as demais estabelecidas na fórma do prezente contrato, deverá por seu reprezentante, comunicar ás outras estradas contratantes com tres mezes de antecedencia, não podendo nenhuma dellas reclamar indenização ou compensação de especie alguma pela denuncia e consequente cessação deste contrato.

Em todo o cazo, ainda mesmo avizada esta renuncia, as estradas contrantes se obrigarão a transportar e a liquidar todos os despachos e contas que tiverem tido inicio antes da data fixada para a cessação deste contrato.

E havendo assim contratado, foi lavrado o prezente termo, que assinam com as testemunhas.

Secretaria da Diretoria da E. F. Central do Brazil, Rio de Janeiro em 19 de abril de 1909.

Dr. Aarão Reis.

Luiz José dos Santos Dias, reprezentante da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.

Antonio Fidelis, pp. da S. Paulo Railway Company, Limited e da Companhia Paulista de de Vias Ferreas e Fluviaes.

Como testemunhas:

Procopio José Leite, 2º escriturario.

Messias Sena Cavalcante, 1º escriturario.

Estavam devidamente inutilizadas estampilhas no valor de 47$520. — O secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1909